Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences, v. 42- 46 (in 1 volume) 1968

1968

A (18) 715

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL
QUEBEC

VOLUME No.: 42 F-46

DATE: July 4, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



LIBRARY
JUN 8 1971
UNIVERSITY OF TORONTO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 42 - Page 347 à 392

TEXTE FRANCAIS - SEANCE du 4 JUILLET 1963.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le quatrième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

RENE THIBAUDEAU, 64 ans -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle est votre occupation?
R Actuellement, maître du port de Sorel.
Q Du port de Sorel?
R Oui.
Q Depuis combien de temps êtes-vous maître du port de Sorel?
R Depuis mil neuf cent cinquante et un (1951).
Q Et antérieurement à mil neuf cent cinquante et un (1951), est-ce que vous occupiez des fonctions qui vous amenaient en contact avec les navires?
R Non, j'étais - d'abord, pour votre information, vous savez que Sorel est un port public, et les règle-

ments du port public ne sont pas les mêmes que les règlements des ports nationaux, naturellement, c'est un travail à temps partiel, et qui nécessite..... d'abord, il n'y a pas de bureau d'affaires, il s'agit d'une surveillance pour le bon fonctionnement du port de Sorel.

Pour votre première réponse, excusez-moi, antérieurement à ça, j'étais dans le commerce de ferronnerie.

Q Est-ce qu'en votre qualité de maître du port, du havre, vous contrôlez le mouvement des navires dans le port?

R Oui.

Q De quelle façon?

R Oui, contrôler, oui, ... par une visite qui est faite régulièrement tous les jours, je vois le va et vient des vaisseaux, et je signale par l'entremise, naturellement, du bureau des signaux, parce que c'est le seul endroit où il y a un "intercom" pour communiquer avec les vaisseaux, je leur dis d'avance l'endroit qu'ils doivent occuper en arrivant.

Q L'endroit qu'ils doivent occuper en arrivant?

R Soit à l'ancre, le quai numéro 1, le quai numéro 2, etc.

Q De combien de quais ou d'emplacements disposez-vous à Sorel?

r Pas beaucoup; il y en a de moins en moins, parce qu il y a des endroits qui ont été concédés à des

compagnies. Alors, il nous reste pratiquement deux - au quai numéro 2, qu'on peut se servir pour l'usage du port.

Q Ce sont des quais publics, ça?

R Oui.

Q Est-ce que, lorsque vous indiquez à des navires les endroits où ils doivent accrocher, vous recherchez l'avis des pilotes?

R Non, les pilotes..... nous sommes assez rarement en contact, nous, avec les pilotes. Je les vois occasionnellement, mais pas par affaires.

Ils reçoivent - à Sorel, nous avons comme ailleurs, naturellement, un agent d'affaires qui s'occupe, comme le Stevedoring, si vous voulez, qui s'occupe de paiements, de payer tous les frais des bateaux qui viennent chez-nous, et le commandement leur est donné par l'office des signaux qui dit aux pilotes - parce qu'ils ont eu l'ordre du maître du port d'aller à tel ou tel endroit - nous directement avec les pilotes, nous ne faisons presque pas d'affaires.

Q Est-ce que vous contrôlez les heures ou le temps...

R Non.

Q ... auquel le navire peut guider le quai?

R Non.

Q Vous ne faites rien de ça?

R Non.

Q Est-ce que vous contrôles le tirant d'eau des navires qui utilisent le port de Sorel?

R Non, c'est-à-dire que quelquefois nous sommes demandés par l'agent, si vous voulez, ou le pilote, si un bateau tire trente-deux ou trente-trois pieds d'eau, s'il peut se plaçer à tel ou tel endroit. Ca, c'est pour sa protection, parce qu'ils le savent, les pilotes, la profondeur des eaux dans le port de Sorel.

Généralement, il n'est pas question de ça.

Q Lorsqu'on vous pose des questions à vous concernant la profondeur de l'eau disponible...

R Oui.

Q ... à un quai, où obtenez-vous ces informations-là?

R J'ai une charte qui me donne les profondeurs des eaux, des quais de Sorel, qui appartiennent...

Q Quelle sorte de carte?

R Une carte qui est corrigée, cette carte-là est corrigée à tous les trois ou quatre ans, parce qu'il y a du "dredgage" qui se fait, comme il y en a eu l'année dernière.

Q Qui publie ça?

R Le département du transport.

Q Une carte maritime?

R Une carte maritime.

Q Semblable à celles qui sont ici sur la table et déposées comme exhibits?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous exerçez un contrôle quelconque sur la vitesse des navires dans le port?

R A mon opinion, il n'y a aucune possibilité de contrôler, à moins d'avoir un surveillant attitré à cet effet. Seulement, je dois vous faire remarquer qu'en plus d'être maître du port, j'ai un bateau moi-même, je navigue, je m'occupe de pêche et de chasse, etc., et je surveille toujours les gros navires qui passent dans le chenal de Sorel, et je remarque que, disons, à partir de Ste-Anne, qui est à un mille et demi de Sorel, pour les bateaux qui montent, je remarque une diminution de vitesse qui se voit facilement à l'oeil, vous savez.

Pour vous dire exactement la vitesse, comment contrôler ça.....?

Q Vous surveillez la vitesse, mais est-ce que vous portez des plaintes si la vitesse des navires est jugée excessive?

R Je n'en ai jamais porté de plainte. Je vais vous expliquer pourquoi..... ça, ça fait partie de votre question de tout à l'heure: Je remarque que les capitaines ou les pilotes sont raisonnables, parce que je n'en ai jamais vu, des bateaux passer à Sorel, à toute grande vitesse, je n'en ai pas vu moi-même. Ca peut se faire que ça se fasse

la nuit, mais comment voulez-vous contrôler?

Q Maintenant, est-ce que les navires se servent de bateaux remorqueurs à Sorel, pour accoster?

R Non.

Q Est-ce qu'il y a des remorqueurs à Sorel?

R Oui, nous avons des remorqueurs à Marine Industries, mais les endroits où les bateaux doivent accoster sont tellement faciles qu'il n'est pas question de louer de remorqueurs.

Q Est-ce que parfois vous demandez aux pilotes ou aux armateurs, pour des raisons de sécurité, en cas de mauvais temps, de monter une garde sur les navires, ce qui s'appelle en anglais "security watches"?

R Non, ça ne m'est jamais arrivé.

Q Ca ne vous est jamais arrivé?

R Non.

Q On vous a demandé de préparer une liste d'accidents aux installations portuaires causées par les navires, au cours des cinq dernières années, en décrivant si les navires auraient eu des pilotes à leur bord, les dates des accidents et leurs causes probables, ainsi qu'une estimation des dommages causés. Est-ce que vous avez cette information-là?

R Non, ce sont des informations qui..... d'abord, comme je vous disais tout à l'heure, le maître du port à Sorel n'a pas de bureau, n'a pas d'employés et n'a

pas ..... les règlements qui concernent le maître du port ne touchent pas à ces choses-là, c'est-à-dire que je n'ai pas la charge de prendre note des accidents, la valeur de l'accident ou la date, etc.

Je peux vous dire que j'ai eu connaissance de quelques petits accrochages, comme n'importe quel peut arriver, même un bateau de plaisance, sur le bord d'un quai. Mais je ne me rappelle pas d'un accident valable qui a eu lieu depuis douze ans que je suis maître du port, dans le port de Sorel.

Q Est-ce que vous avez déjà eu l'occasion d'être appelé à participer à des enquêtes sur des accidents maritimes?

R Non.

Q Dans le port de Sorel?

R Non. Une fois, l'an dernier, j'ai eu une demande d'une compagnie qui m'a demandé, au sujet des vitesses des bateaux, un bateau qui avait passé à toute vitesse dans le port, soi-disant; on m'a demandé de faire enquête, mais ça ne relève pas du maître du port; alors, ce n'était pas mon domaine, j'ai abandonné.

Q Est-ce que vous avez déjà été assigné comme témoin lors d'un accident...

R Non.

Q ... d'un sinistre maritime?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous dire, monsieur Thibaudeau, à quelle profondeur les navires peuvent charger des élévateurs à Sorel?

R 32 pieds, normalement, sur ce qui est indiqué sur nos cartes.

Q Est-ce qu'effectivement vous avez trente-deux pieds (32') d'eau, à l'heure actuelle, à cet endroit?

R Un peu plus, à cause du "gauge", qu'on peut être plus haut ou plus bas, mais au niveau normal, c'est: Trente-deux pieds (32'). C'a été fait il n'y a pas longtemps.

Q Est-ce que vous pourriez nous indiquer sur la carte qui fait partie de la pièce 448, jusqu'où les navires océaniques ou les navires des Grands Lacs peuvent se rendre dans le port de Sorel? Vous pourriez peut-être nous indiquer ceci au crayon rouge?

R Vous avez le quai numéro 1. Vous voulez dire, au quai numéro 1? Je ne sais pas si vous avez une copie de ça.

Q Je veux savoir jusqu'où dans le port de Sorel les navires océaniques ou des lacs peuvent se rendre?

R Bien, sur le Richelieu, tout est limité à l'élévateur à grain, naturellement, c'est profond à trente-

deux pieds (32') jusqu'aux limites de l'élévateur à grain, qui est marqué sur les quais, qui est marqué par un trait, une barre blanche.

Les capitaines le savent.

Q Est-ce que vous n'avez pas des navires qui remontent quand même le Richelieu?

R Ah, des péniches, ou un bateau qui est en panne aurait besoin d'aller à Marine Industries. A ce moment-là, il faut des "tugs" pour les traîner là, parce qu'il faut passer à deux ponts, et la profondeur de l'eau est à peu près, disons, dans le Richelieu, au maximum, à vingt-deux (22) ou vingt-quatre pieds (24'), peut-être.

Q Mais vous avez quand même des navires qui doivent aller à Marine Industries, soit pour réparations ou autres choses, qui utilisent...

R Pas souvent.

Q ... le Richelieu. - Mais ona dit...

R Ca peut arriver, disons, une fois par année, parce que les réparations se font au quai numéro 1 ou au quai numéro 2.

Mais s'il est arrivé, par exemple, un réparage majeur, comme le changement d'une hélice ou quelque chose comme ça, et qu'il est jugé nécessaire de le transporter à Marine Industries, c'est à ce moment-là qu'on prend des "tugs" pour le transporter là, mais comme je vous

disais tout à l'heure, ça peut arriver une fois par année.

Q Est-ce qu'il n'y aurait pas des passagers aussi qui remontent le Richelieu plus haut que l'élévateur à grain?

R Jusqu'à Longueuil..... vous pouvez avoir..... on peut appeler ça "des péniches;" ce n'est pas des bateaux.

Même les barges ne vont pas là; ce sont des petites péniches.

Q Pourriez-vous, de toute façon, indiquer sur la carte que vous avez l'endroit le plus élevé sur le Richelieu auquel des navires peuvent aller, même si c'est le cas une fois par année, le cas de navires se rendant à Marine Industries?

R Vous avez..... je dois préciser, pour votre information, que les bateaux de la Canada Steamship Lines se rendent en hiver là, dans le Richelieu; c'est leur endroit où ils hivernent.

Q Pourriez-vous indiquer jusqu'à quel endroit les navires de la Canada Steamship se rendent?

R Vous avez ici..... ça c'est le pont, ça c'est le Canadian National; c'est entre les deux ponts.

Q Voulez-vous faire une marque en rouge?

R Oui.

Q Et voulez-vous indiquer par un "X" l'endroit maximum...

R Ils occupent entre les deux ponts.

Q Mettez un "X".
R ..... ici; tout est limité aux élévateurs à grain pour les océaniques, pour les bateaux de grain.
Q Voudriez-vous indiquer par le point A l'élévateur à grain?
R ..... ici?
Q S'il vous plaît.
R .....
Q Et est-ce qu'il y a - est-ce que les navires ...
R Le quai numéro 2, qui est ici.
Q ... remontent plus haut?
R Le quai numéro 2, vous avez un "survey" de trente pieds (30'), qui a été fait en mil neuf cent soixante-deux (1962), je vois à votre carte ici. C'a été refait l'année dernière, et naturellement, ça varie par la terre qui est transportée.
Q Est-ce que les navires se rendent plus haut que le quai numéro 2?
R Non.
Q Pourriez-vous indiquer par un point B...
R Ici, c'est l'endroit, on pourrait dire, que c'est plutôt ici, parce que ça, ç'a été concédé, c'est un endroit qui a été vendu ou loué à une compagnie.
Q Est-ce que cette compagnie-là a des navires qui s'y rendent de temps à autre?
R C'est ça, oui.

Q Indiquez par le point C cet endroit?
R ..... ici. Ca, c'est le Richelieu, Marine Industries est là; il n'y aurait pas de trafic en haut de ça.
Q Et les limites du port de Sorel sont indiquées sur cette carte. Est-ce que vous pourriez les indiquer par les points D et E, s'il vous plaît?
R Iron Titanium est ici, et du côté de Ste-Anne..... l'hôpital Ste-Anne, c'est avec la finition de votre carte..... C?
Q E, s'il vous plaît?
R .....
Q Est-ce que vous donnez des instructions aux navires à l'effet, par exemple, que certains navires doivent rentrer au quai d'une cartaine façon, soit la proue en premier?
R Non, c'est laissé à la discrétion du pilote, dans notre cas à nous autres, à Sorel.
Q C'est laissé à la discrétion du pilote?
R C'est-à-dire que lui sait, à cause des vents, s'il doit entrer la proue avant ou de reculons, je crois; je n'ai jamais eu d'argument avec eux de ce côté-là.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Thibaudeau, est-ce que vous recevez des rapports d'accidents qui surviennent dans le port de Sorel?

R Non.

Q Est-ce qu'on vous a fait rapport sur l'accident survenu il y a environ un mois et demi, lorsque le remorqueur John McKay a coulé dans le port de Sorel?

R J'en ai eu connaissance par les journaux locaux ou la radio locale, si vous voulez; mais je n'ai pas été avisé par qui que ce soit.

Q Je suis informé que cet accident a été causé par le fait des travaux de soutènement aux piliers du pont de chemin de fer, qui auraient été faits sous l'eau et je voudrais savoir si c'est exact, d'après votre connaissance, et si des avis publics ont été donnés lorsque les travaux ont été exécutés?

R Franchement, je ne peux pas vous renseigner; j'ai appris l'accident comme le commun des mortels, sans avoir été demandé - d'ailleurs, je ne sais pas même de quelle façon l'accident est arrivé.

Je l'ai su comme tout le public l'a appris.

Q Mais à part l'accident lui-même, lorsque ces travaux ont été faits au pont du chemin de fer, est-ce que des avis aux marins ont été donnés, au meilleur de votre connaissance?

R Non.

Q Maintenant, est-ce qu'il est à votre connaissance, monsieur Thibaudeau, qu'assez souvent des navires chargeant à l'élévateur à grain, lorsque le chargement est

complété, touchaient le fond?

R C'est arrivé..... c'est arrivé, on peut dire, quelques fois dans des occasions où on avait averti, par exemple, les autorités de l'élévateur d'être prudents parce que..... avec toutes les meilleures intentions du monde, vous savez que le fond de la rivière, c'est cahotteux, il y a des endroits où il peut se former une butte, d'autres endroits un trou; alors, c'est arrivé qu'un navire aurait chargé trente-deux pieds (32'), si vous voulez, et qu'en décidant de partir, qu'il s'est senti retenu, mais pas de façon pour l'ennuyer. On voyait remuer la boue, etc., mais il a décollé quand même.

Q Maintenant, est-ce que vous recevez des rapports sur les tirants d'eau des navires qui chargent à cet endroit-là?

R Non. C'est-à-dire qu'on le vérifie nous-mêmes, si par exemple un cargo nous parlait de grandeur un peu demesurée, avec un tirant d'eau de trente-cinq pieds (35'), on les avertit, nous autres.

D'ailleurs, le capitaine Carbonneau qui s'occupe du chargement des navires à Sorel, - ça, ce n'est pas mon domaine - ça fait partie de son travail, de surveiller les tirants d'eau et de la charge qui est mise dans les bateaux pour ne pas les charger pour ne pas qu'ils puissent partir.

Q Est-ce que ce capitaine Carbonneau n'est pas

en même temps le "port warden"?

R Le "port warden", c'est ça, c'est lui qui a la responsabilité du chargement des vaisseaux.

Q Est-ce qu'à votre connaissance, on a chargé des bateaux à l'élévateur à grain, à un tirant d'eau supérieur à trente-quatre pieds (34')?

R Je ne crois pas, supérieur à trente-quatre pieds (34'), je ne crois pas..... je ne crois pas, parce que le fleuve - pas le fleuve, mais le Richelieu, à cet endroit-là a un tirant d'eau de trente-deux pieds (32'), mais douteux, vous savez; il n'y a certainement pas plus, à moins que ce soit le printemps, à l'eau haute.

Q Ou à moins que le bateau ne touche le fond au moment du chargement?

R Comme je disais tout à l'heure, c'est arrivé deux fois, à ma connaissance: Une fois que j'ai été demandé, parce que je leur avais dit; ils ont chargé à trente-deux pieds (32'). Ils n'ont pas resté pris, mais ils ont touché le fond, mais comme le fond est vaseux, il n'y a pas de danger, le bateau a glissé.

Q Comme vous dites, il glisse à son départ, mais le tirant d'eau augmente...

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Relativement à votre nomination maître du havre de Sorel, pourriez-vous nous dire par qui vous êtes

nommé?

R Par le livre de règlements qui m'a été remis par le département du Transport.

Q Alors, c'est le département des Transports?

R Oui. Mon travail consiste à faire la collection des bateaux qui viennent dans le port, à surveiller le bon fonctionnement et à surveiller aussi s'il y a des réparations nécessaires qui s'imposent durant l'année; à veiller au bon fonctionnement du port, en général, d'une façon très générale.

Q Savez-vous en vertu de quelle loi provient votre nomination?

R .....

Q Ca, vous ne savez pas?

R J'ai ici le livre de règlements des ports publics...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Laloi de la Marine Marchande.

LE TEMOIN:

R Vous avez ça?

LE PRESIDENT:

Q Parce que nous avons eu actuellement un cas qui n'est pas de la loi de la Marine Marchande; c'est pour ça que je voulais faire préciser. Lorsque vous dites à

quelqu'un la profondeur de l'eau qu'il y a dans le port, est-ce que vous tenez compte du niveau quotidien?

R Oui.

Q Pour les en informer?

R Ce qui arrive, c'est que le département du Transport - le "gauge" est là, vous savez, et on peut s'informer là si on a des doutes.

Chez-nous, à l'exception faite de quelques saisons sèches, on pourrait dire, comme celle qu'on vient de passer, l'eau était très basse, le niveau est toujours au-dessus de la "gauge", qu'on appelle. Alors, il y a toujours, même à l'automne qu'il y a huit pouces (8"), un pied au-dessus de la "gauge", ce qui veut dire qu'au printemps, vous avez six pieds (6').

Q Alors, vous consultez ce rapport?

R Oui, on consulte - le département du Transport, on peut le visiter, d'ailleurs je le fais assez souvent, quand on a des doutes, on le consulte.

Q Maintenant, vous parliez au sujet de la vitesse des navires, vous avez dit tout d'abord qu'à votre connaissance les navires n'allaient pas à une vitesse excessive dans les limites du port, et vous auriez dit un peu plus tard que vous avez été demandé, qu'on vous a demandé de faire une enquête relativement à certains dommages causés...

R Bien, si vous voulez, votre Honneur, j'espère

que vous me comprenez, il n'y a aucune façon de contrôler un bateau qui passe dans le Fleuve St-Laurent...

Q Je comprends ça.

R ... pour savoir à quelle vitesse exactement il va.

Seulement, étant donné que ça relève un peu de mes fonctions, parce que les gens se plaignaient que des bateaux qui sont accostés se faisaient brasser, comme on dit en canadien, j'ai surveillé parfois s'il y avait lieu de le faire, de faire des rapports, mais je constate, pour être raisonnable, que les bateaux, surtout les gros passagers qui passent comme le Homeric, par exemple, il diminue de vitesse de moitié; on les voit qui arrêtent presquement; et quand ils sont dépassés la ville de Sorel, les limites de la ville, on les voit repartir.

Alors, quant aux cargos qui sont chargés, c'est plus difficile, parce qu'ils ne vont pas très vite, même en pleine vitesse, ils ne vont pas à dix milles à l'heure; on ne prend pas des vitesses.

Q Maintenant, vous avez parlé de dommages.

R Pour revenir à votre deuxième question, si vous voulez, c'est une fonction de bateaux, je peux nommer le nom du Walton, qui est condamné, qui était attaché au quai de Sorel, à cause de la grève, depuis le mois de septembre de l'année dernière qu'il était là, au quai de Sorel.

Alors, apparemment, au printemps, le mois d'avril, il était encore là, il y avait le bateau passager qui avait passé à toute vitesse, qui avait brisé les câbles du Walton; c'est là que des informations m'ont été demandées.

La seule réponse que je pouvais faire à ça, c'est que le Walton étant attaché au quai à l'eau haute, au moment - c'est-à-dire, à l'eau basse, plutôt, au moment que les bateaux - que l'accident - ce n'est pas un accident, ce sont les câbles qui se sont brisés - le bateau étant placé à l'eau haute, le printemps, les nouveaux câbles sont devenus - le va et vient entre le bateau et le quai, c'est probablement la vraie raison qui a occasionné le dommage, si dommage il y a eu.

Quant au bateau accusé, en cause, c'était le Camellia, qui est un bateau de passagers. Il est passé la nuit, personne ne l'a vu passer, on ne peut pas dire à quelle vitesse il allait.

Je crois que la vraie raison du dommage, c'est la raison que je vous ai donnée tout à l'heure, c'est-à-dire, il a été attaché au quai, ce bateau-là, à l'eau basse; quand l'eau a monté, le bateau est devenu ..... pas de gardien à bord, il était victime des vagues.

Q Est-ce que le bateau a été s'échouer?

R Non, le bateau, aujourd'hui, est condamné, et puis il est vendu pour le "scrap"; alors, on ne peut pas

dire qu'il y avait un gros dommage.

LA COUR:
Je demanderais au procureur de la Commission: Allez-vous avoir une certaine preuve quant au trafic dans le port de Sorel?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce qu'il n'y a pas des essais de navires en face de Sorel? Par exemple, des navires qui sortent de la Marine Industries, en réparation, ou des navires...

R Oui... ?
Q Est-ce qu'il ne se fait pas des essais de navires...
R Oui.
Q ... sur le fleuve?
R Oui, ça arrive; vous avez un bateau qui a été fabriqué à Marine Industries. Après la fabrication, naturellement, les essais se font dans le fleuve, mais le bateau part pour le lac St-Pierre, si vous voulez, et il revient ..

Q Est-ce qu'il n'y a pas un endroit, en face de Sorel, qui est d'une distance d'environ un mille, spécialement réservé aux fins des essais de navires?
R Non. Il y a un endroit pour stationner les bateaux, à l'île-aux-Foins, pour les bateaux chargés de dynamite, si vous voulez....
Q Est-ce qu'il n'y a pas un mille d'essai, dont on se sert systématiquement pour désigner la vitesse des navires, lorsqu'on fait des essais, en face de Sorel?
R Je n'ai pas été informé de ça.
Q Vous n'êtes pas au courant?
R C'est peut-être la Marine Industries qui s'est fait des marques elle-même pour essayer ses bateaux en temps et lieux; je n'ai pas été mis au courant.
Q Vous n'êtes pas au courant?
R .....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous donnez les congés aux navires, les "clearances"?
R Ca, c'est fait par les douanes, chez-nous.
Q Mais vous, vous n'en donnez pas?
R Non, je n'en donne pas; les règlements qui m'ont été donnés pour qu'un bateau ait son congé, il faut d'abord payer ses droits de port, ensuite aller voir le bureau de la douane qui lui donne son songé.

LE PRESIDENT:

Q Vous ne donnez pas de congé aux navires, et il n'y a personne pour vérifier le tirant d'eau du navire, voir s'il y a un tirant d'eau trop fort pour le St-Laurent, par exemple? Si par exemple il serait au-dessus de trente-cinq pieds (35'), quelque chose comme ça?

R Avec les nouvelles constructions de navires, je dois vous admettre qu'à ma grande surprise, je vois des bateaux de plus en plus gros; seulement, quand ces bateaux-là viennent chez-nous, comme je vous disais tout à l'heure, le capitaine Carbonneau, qui est en charge du chargement, sait à quel endroit arrêter, à quel temps arrêter; c'est pour charger à leur capacité, la plupart.

Q Le capitaine Carbonneau?

R C'est lui qui est responsable du chargement des bateaux.

Q Vous ne vous occupez pas du tirant d'eau des navires?

R Non. Si le bateau a un accident parce qu'il a été mal chargé, c'est sa responsabilité.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-



dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le quatrième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

LORENZO ST-PIERRE, 64 ans.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quelle est votre occupation?
R Employé du Conseil des Ports Nationaux depuis trente-quatre ans, et directeur du port depuis six ans.
Q Directeur de quel port?
R De Trois-Rivières.
Q Depuis six ans?
R Depuis six ans.
Q Et employé au port de Trois-Rivières depuis trente-quatre ans?
R Depuis trente-quatre ans.
Q Voulez-vous premièrement décrire brièvement les

limites ou l'étendue du port de Trois-Rivières?

R L'étendue du port de Trois-Rivières est d'environ huit milles. J'ai préparé une copie d'un arrêté en conseil en date du treize (13) juillet mil neuf cent trente-huit (1938), et si vous croyez que cette copie..... décrivant toutes les limites du port, tant du côté est que du côté ouest.

Q Je vais déposer cet ordre en conseil comme exhibit numéro 499: "Arrêté en Conseil du treize (13) juillet mil neuf cent trente-huit (1938)." Il n'y a pas de numéro, c'est la seule date qui existe.

Q Monsieur St-Pierre, je vous montre la carte qui a été produite comme exhibit 446, qui comprend le port de Trois-Rivières. Cette carte indique des limites ouest et des limites est du port. Est-ce que vous pouvez me dire si ces limites sont exactes?

R Oui, c'est correct, ça, monsieur, les limites telles que montrées sur la carte.

Q Elles sont exactes?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous pouvez dire à la Commission si dans le port de Trois-Rivières il se fait de l'ensablement ou de l'envasement à quelqu'endroit quelconque?

R C'est chose possible. Je ne sais pas si je répondrais à votre question. Il y a un balayage de nos quais qui est fait une fois par année.

Q Qu'est-ce que vous entendez par "balayage"?
R Un "sweeping".
Q Du quai ou du port?
R Du quai, du port, donnant la profondeur de l'eau à nos quais. Nos quais sont dragués à trente pieds (30') à zéro.
Q Par qui?
R Par le département du Transport.
Q Par le département du Transport?
R Le bassin a trente-cinq pieds (35'), toujours à zéro.
Q Qu'est-ce que vous entendez par "zéro"?
R Le niveau de l'eau.
Q Le niveau de l'eau?
R Le niveau de l'eau.
Q Savez-vous quel niveau?
R Il peut varier entre un pied et deux, chez-nous.
Q Ca, c'est la hauteur de la marée?
R La hauteur de la marée chez-nous.
Q Alors, il y a du "sweeping" qui se fait?
R Une fois par année.
Q Une fois par année, quand?
R Au mois de mai, dans le cours du mois de mai; la date, c'est difficile.....
Q Et c'est fait par qui, ça?
R Le département du Transport; ils sont organisés pour faire le balayage, qui nous indiquent avec un plan si nous

devons faire du draguage ou non.

Q Alors, on vous remet un plan...

R Oui.

Q ... donnant les résultats du balayage?

R Oui.

Q Du "sweeping"?

R Oui. Lorsque vous viendrez samedi, je pourrai vous montrer celui que j'ai eu en mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Et on vous indique les endroits où la profondeur n'est pas celle qui devrait exister?

R Tout juste.

Q Maintenant, est-ce qu'on vous indique sur ce plan-là la profondeur actuelle?

R Oui monsieur.

Q On vous donne les sondages?

R Oui monsieur.

Q Qui est-ce qui décide s'il doit se faire du draguage ou non?

R S'il y a lieu de faire du draguage, je fais un rapport au bureau-chef, qui est transmis au bureau des ingénieurs, après étude, et on m'autorise à demander des soumissions pour faire du draguage.

Q Pour faire du draguage. Quant est-ce que vous avez fait du draguage pour la dernière fois?

R La dernière fois, en mil neuf cent soixante et un (1961), au mois de novembre mil neuf cent soixante et un (1

Q Est-ce que c'était du draguage normal d'entretien?
R D'entretien seulement, du bassin.
Q Seulement le bassin. Maintenant, antérieurement à ça, est-ce que vous avez fait faire du draguage dans les autres endroits du port?
R Oui, il y a plusieurs années.
Q Il y a plusieurs années?
R Il y a plusieurs années.
Q Pouvez-vous me dire combien de fois vous êtes obligé de faire du draguage d'entretien?
R Environ..... sur la longueur des quais, environ à tous les quatre ans.

Dans le bassin, presqu'à tous les deux ans. Il est appelé à se remplir plus souvent, lui, le bassin.
Q Et les quais se remplissent à peu près à combien de pieds?
R C'est dragué à trente pieds (30').
Q Mais quand le fond monte à cause de l'ensablage, il monte à combien?
R Ah là, c'est difficile de vous répondre à ça.
Q Vous souvenez -vous? Approximativement?
R Ah, c'est assez difficile; je ne peux pas vous répondre, donner exactement.....
Q Est-ce que ça serait: dix pieds (10')?
R Non, pas dix pieds (10').

Q Cinq pieds (5')?
R Ah, moins que ça.
Q Trois pieds (3')?
R Deux ou trois pieds, pas plus que ça.
Q Pas plus que trois pieds (3')?
R Non, pas plus que trois pieds (3').
Q Et lelong des quais, vous faites du draguage tous les quatre ans?
R Tous les quatre ans.
Q Et dans le bassin?
R Tous les deux ans.
Q Dans le bassin, quelle est l'épaisseur de sédimentation qui se fait dans deux ans?
R En mil neuf cent soixante et un (1961), nous avons enlevé vingt et un mille quatre cent cinquante verges cubes(21,450v.c.), en mil neuf cent soixante et un (1961).
Q Et ca représente, ça, combien de pouces dans le fond de l'eau?
R Ah..... c'est difficile à dire.
Q Ou de pieds?
R ..... vous me posez une question que je suis embarrassé pour vous répondre.
Q Peut-être que vous pourriez déposer comme exhibit plus tard les copies de plans...
R Oui.
Q ... qui démontrent la profondeur ...?
R Oui.

Q ... pour la dernière saison, mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui.

Q Et ensuite ceux des dernières quatre années?

R Quatre années, oui, ça je peux faire ça, avec plaisir.

Q Comme exhibit numéro 500, qui sera appelé: Plan démontrant la profondeur d'eau disponible dans le port de Trois-Rivières après les balayages annuels.

Cet ensablage-là se fait à quel endroit, approximativement? Vous avez parlé des quais et du bassin?

R Oui.

Q Est-ce que vous pouvez, sur la carte, indiquer.

R Si vous croyez que ça peut être utile, ça, j'ai apporté une copie du plan du port de Trois-Rivières, si ça peut vous être utile.

Q Oui, certainement. Est-ce que c'est un plan qui est exact?

R ..... oui, il a été revisé en octobre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Revisé en octobre mil neuf cent soixante-deux (1962) Voulez-vous déposer ce plan sous la cote 501, plan du port de Trois-Rivières. Maintenant, sur l'exhibit 501, voulez-vous indiquer, au moyen de tracés en vert l'endroit où il se fait de la sédimentation ou de l'envasement?

R Ca, c'est sur la longueur des quais. Alors,

vous avez le chenal qui n'est pas très loin de nos quais.

Q Oui.

R Quand un bateau passe, avec le virement de son hélice, il vient qu'à transporter le sable, tranquillement si vous voulez...

Q Ce sable-là est transporté où?

R Sur le long de nos quais.

Q Voulez-vous indiquer ça par une ligne verte sur l'exhibit 501?

R ..... ici..... ici, la même chose.

Q Jusqu'à quelle distance à partir de la paroi du quai l'ensablement se fait-il?

R Tout près du quai, là, disons, à cinq pieds (5').

Q A cinq pieds (5') du quai?

R A cinq pieds (5') du quai.

Q Ca, est-ce que ça se serait la moyenne ou le maximum?

R La moyenne.

Q Maintenant, dans le bassin, pouvez-vous indiquer en vert aussi sur l'exhibit 501 l'endroit où l'ensablement se fait?

R Oui, ça ici..... ça ici, là. Maintenant, la section 15, il ne s'en fait pas, parce que vous ne pouvez pas accoster un "ocean going ship", un océanique; vous ne pouvez pas l'accoster là, il y a seulement quatre cents pieds (400').

Q Est-ce qu'il y a de l'ensablement, ou si vous ne faites pas de draguage?

R Quand on fait du draguage, on fait du draguage en même temps, le bassin, à la section 15, parce qu'on fait du draguage dans l'intérieur du bassin.

Q Maintenant, dans le bassin, l'ensablement se fait jusqu'à quelle distance de la paroi du quai?

R Vous pouvez mettre, ici, sur la section 16, au moins dix pieds (10') du quai.

Q Dix pieds (10') du quai, à la section 16?

R Ici.

Q Et à la section 14 qui est à l'opposé, en face de la section 16?

R Pas plus que cinq pieds (5'), à quatorze.

Q Cinq pieds (5') à la section 14?

R Cinq pieds (5').

Q Est-ce que vous pouvez dire à la Commission la nature de cet ensablement-là? Est-ce que c'est des déchets d'égoûts, déchets de navires, du sable?

R Non. Lorsqu'un navire entre dans le bassin, lorsqu'une partie du bateau est dans le bassin, l'autre partie est en dehors; alors, en remuant son hélice, il est obligé de jeter son ancre, parce que nous n'avons pas de remorqueur pour accoster un bateau chez-nous, il est obligé de jeter son ancre et de traîner son ancre; alors, ça fait des buttes, et le sable vient le long des quais.

Q C'est ce qui cause l'ensablement?
R Oui.
Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que des navires se sont échoués le long des quais ou dans le bassin?
R Non monsieur.
Q Il n'y en a pas qui se sont échoués?
R Non monsieur.
Q Est-ce que vous avez fait ou fait faire des études sur les courants, à Trois-Rivières?
R Pas par le Conseil des Ports Nationaux; il peut s'en être fait, mais pas par le Conseil des Ports Nationaux à Trois-Rivières.
Q Etes-vous au courant d'études sur les courants qui se seraient faites?
R Non monsieur.
Q Les profondeurs d'eau qui vous sont indiquées par le ministère des Transports, est-ce qu'à votre tour vous transmettez ces renseignements-là aux armateurs, aux pilotes?
R Oui monsieur.
Q De quelle façon?
R Ils demandent un plan; je leur en donne une copie.
Q Pardon?
R Ils demandent un plan du "sweeping" qui a été fait, et je leur en donne une copie.
Q Maintenant, ça, vous les donnez sur demande?

R Sur demande, oui, seulement sur demande.
Q Seulement sur demande?
R Oui.
Q Vous n'avez pas de système automatique...
R Non, pas de système établi.
Q Pas de système établi?
R D'ailleurs, l'armateur est intéressé à savoir la profondeur de l'eau que nous avons dans nos quais.
Q Maintenant, est-ce que vous contrôlez le mouvement des navires à l'intérieur des limites du port? L'endroit où ils vont accoster ou décharger leurs marchandises?
R Oui, voici de quelle manière on pratique chez-nous: L'armateur fait une réservation, le bateau qui s'en vient à Trois-Rivières...
Q Quel genre de réservation?
R Nous avisant que tel bateau arrivera à telle date, à Trois-Rivières. On confirme. Sa réservation est faite. La place déterminée est réservée; on n'a pas aucun trouble.
Q Est-ce que c'est le seul contrôle que vous exerçez?
R C'est le seul contrôle qu'on exerce dans notre port, oui.
Q Maintenant, est-ce qu'il vous arrive d'être obligé d'envoyer des navires à l'ancre?

R Oui, c'est arrivé, surtout au printemps et à l'automne, le port devient congestionné, on est obligé d'envoyer des bateaux à l'ancre.

Je pense qu'il y a une place déterminée par le département du Transport, dans notre port, pour les bateaux à l'ancre. Ce n'est pas nous autres qui déterminent la place; c'est le département des Transports.

Q Vous dites seulement au navire d'aller à l'ancre?

R Oui, pas la place.

Q Je crois que vous avez dit qu'il n'y a pas de bateau remorqueur?

R Non, nous n'avons pas de bateau remorqueur chez-nous.

Q Est-ce que vous faites usage de radio-téléphone pour communiquer avec les navires?

R Dans certaines circonstances, mais pas souvent. Ils ont un radio-téléphone au Cap-de-la-Madeleine.

La semaine dernière, vendredi dernier, j'ai eu un télégramme, un bateau qui partait de Sorel chargé de dynamite, de marchandises dangereuses; on m'envoie un télégramme. Là, je communique avec radio-téléphone, on avise les bateaux qui sont sur le St-Laurent, et chez-nous, dans le port, c'est les traversiers surtout qui traversent le fleuve; j'avertis les traversiers d'être prudents, que le bateau passera vers telle heure. C'est la seule occasion

que je me sers de radio-téléphone.

Q Est-ce que vous avez un maître de havre?

R J'agis comme maître de havre, sans avoir le titre.

Q Est-ce que vous avez préparé une liste des accidents aux installations portuaires causés par des navires?

R Au meilleur de ma connaissance, d'après le questionnaire que vous m'avez fait parvenir, depuis les cinq dernières années, il n'y a pas eu d'accidents chez-nous.

Q Il n'y a pas eu d'accidents aux installations portuaires depuis cinq ans, chez-vous?

R Depuis cinq ans, il n'y a pas eu d'accidents.

Q Et antérieurement à ça, au meilleur de votre connaissance?

R On remonte plus loin, là; non, je ne me souviens pas d'avoir eu aucun accident grave chez-nous, pour être rapporté, non.

Q Maintenant, est-ce que vous contrôles les heures de départ des navires?

R Oui monsieur.

Q De quelle façon contrôlez-vous ça?

R Il y a un homme qui fait la tournée des quais à tous les matins; c'est vérifié, ça, avec l'office des signaux.

Q Pourquoi faites-vous ça?

R Il y a des charges à faire; un bateau se sert des quais, il a des droits à payer, des droits de port, des droits de cueillage.

Q Est-ce que vous spécifiez l'heure à laquelle un navire aura la permission de quitter le quai?

R Non. Lorsque le navire est prêt à partir, ça c'est l'arrimeur qui s'occupe de ça.

Q Qui?

R L'arrimeur qui va à la douane; je ne m'occupe pas de ça.

Q Est-ce que vous avez eu des requêtes ou des plaintes de la part des pilotes, des armateurs, concernant vos facilités portuaires?

R Jamais.

Q Jamais?

R Jamais. C'est un port modèle.

Q Est-ce que vous exerçez un contrôle quelconque sur le tirant d'eau des navires, dans le port?

R Non monsieur.

Q A votre connaissance, est-ce que quelqu'un exerce un contrôle quelconque sur le tirant d'eau des navires?

R Vous avez le "port warden"; c'est lui qui est en charge du chargement des navires - je ne connais pas ses attributions. Ce n'est pas sous notre juridiction; je n'ai pas de directive à lui donner; j'imagine que ça doit être contrôlé par le "port warden", ça, mais pas par

nous autres.

Q Est-ce que vous maintenez des aides à la navigation quelconque sur vos quais? Des lumières?

R Ah oui, ah oui, les quais sont éclairés.

Q Je parle des lumières destinées à aider les navires à naviguer; je ne parle pas de lumières pour illuminer le quai?

R Bien ça, non; non, on n'a pas ça.

Q Vous n'en avez pas?

R On n'en a pas.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur St-Pierre, je ne sais pas si vous l'avez déclaré, mais depuis combien de temps êtes-vous gérant du port...

R Six ans...

Q ... de Trois-Rivières?

R Six ans.

Q Maintenant, vous avez référé au bassin; est-ce que vous voulez référer, en employant ce terme, à ce qu'on appelle le bassin de charbon ou le "coal basin"?

R Non, ça ce n'est pas un "coal basin", ça; d'un côté, vous avez l'élévateur, et de l'autre côté, vous avez un hangar, et la section 15, 14, 16, 14 un hangar, 15 c'est un chemin, on s'en sert pour la petite navigation; 16, c'est où on charge le grain.

Q Maintenant, vous avez déclaré qu'il se faisait de la sédimentation dans le bassin?
R Oui.
Q Et que cette sédimentation pouvait atteindre jusqu'à des hauteurs de dix pieds (10'), si j'ai bien compris?
R Non, pas de hauteur de dix pieds (10'); pas une hauteur de dix pieds (10') .
Q Quelle est la hauteur maximum?
R Il pouvait y avoir entre deux et trois pieds.
Q Deux et trois pieds?
R Oui.
Q Est-ce que ça comprend les bosses auxquelles vous avez référé?
R Non.
Q Les bosses peuvent être plus hautes que ça?
R Oui, plus hautes; c'est difficile à déterminer.
Q Est-ce que vous avez une idée de la hauteur maximum de ces bosses?
R Il peut y en avoir jusqu'à cinq pieds (5').
Q Maintenant, vous avez déclaré également qu'au meilleur de votre connaissance, aucun bateau ne s'est échoué au quai?
R Oui, c'est vrai.
Q Est-ce que vous vérifiez les bateaux lorsqu'ils mettent à quai, chez-vous?
R Non, il n'y a aucune vérification de faite.
Q Est-ce qu'on vous a rapporté, par exemple,

qu'en mil neuf cent soixante et un (1961), le Timna aurait chargé alors qu'il reposait sur le fond du bassin?

R Non, je n'ai reçu aucun rapport.

Q Vous n'avez reçu aucun rapport?

R Aucun rapport.

Q Est-ce qu'on vous a rapporté que très récemment, il y a trois semaines environ, le navire Adoration alors qu'il quittait le bassin, traînait le fond à tel point qu'il a failli collisionner le coin du quai où se trouvait un autre navire attaché?

R Je n'ai pas reçu aucun rapport.

Q Il est possible cependant que ces choses se soient produites sans qu'elles soient portées à votre connaissance?

R Oui, c'est possible.

Q Est-ce qu'il n'a pas été porté à votre connaissance un fait qui s'est produit il y a trois ans, alors qu'un pétrolier a dû décharger à une distance de près de cent pieds (100') du quai parce qu'il ne pouvait pas s'y approcher?

R Oui, tout juste; mais ça, le bateau, où il a déchargé, tel que vous mentionnez, ce sont des quais privés qui appartiennent à la Canadian International Paper; je n'ai rien à faire avec ça.

Q Mais c'est dans les limites du port?

R Oui, dans les limites du port, mais c'est un quai privé.

Q Je vous fais remarquer, monsieur St-Pierre, que le but de mes questions, ce n'est pas de critiquer l'administration de votre port.

R Non, mais ça, c'est un quai privé; je ne suis pas responsable pour faire le draguage.

Q Maintenant, vous avez parlé du dernier draguage fait en mil neuf cent soixante et un (1961), dans le bassin?

R Oui.

Q Avez-vous dans vos rapports la date à laquelle ce draguage a été terminé?

R Il a été terminé le trente (30) novembre.

Q Trente (30) novembre mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Voulez-vous dire si le hangar numéro 10 est sous votre juridiction?

R Oui monsieur.

Q Il appartient...

R Au Conseil des Ports Nationaux.

Q ... au Conseil des Ports Nationaux. Maintenant, vous avez fait référence tout à l'heure au gardien du port, le "port warden", comme on l'appelle en anglais?

R Oui.

Q Si je suis bien informé, il y a eu un changement récent à cette position?

R Je crois qu'il a remplacé le capitaine Raymond au mois de mai, je crois; mai ou juin?

Q Cette année?
R Oui, cette année. Je ne l'ai pas rencontré encore.
Q Vous ne l'avez pas rencontré encore?
R Pas encore.
Q Votre Seigneurie, à ce stade-ci, je ne connais pas les intentions du procureur de la Commission, mais si on est pour faire venir le gardien - le "port warden" du port de Trois-Rivières, je soumets respectueusement que si on veut avoir de l'information sur ce qui se passe dans le port de Trois-Rivières, le capitaine Raymond devrait être appelé plutôt que celui qui vient tout récemment d'être nommé.

LE PRESIDENT:

Sur le rôle, je ne vois pas le nom du "port warden" de Trois-Rivières.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Au début, ce n'était pas un problème qui semblait devoir être discuté.

Cependant, des arrangements sont faits pour que les maîtres de havre soient présents aux audiences.

Maintenant, je tiens à signaler à mon savant ami

qu'à date on a toujours donné des témoins compétents pour donner satisfaction aux pilotes et aux armateurs, et on va continuer.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Je n'avais aucun doute, d'ailleurs.

LE PRESIDENT:
Je remarque ceci: C'est une réponse qui ne répond pas à votre question.

A tout évènement, si vous avez besoin du capitaine Raymond, nous verrons à ce qu'il soit ici.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Merci, Votre Seigneurie.

Q Maintenant, monsieur St-Pierre, est-ce que vous avez reçu, à titre de gérant du port de Trois-Rivières, des représentations du projet de construire un pont à travers le fleuve, chez-vous?
R Non, je n'ai rien reçu encore.
Q Est-ce que vous-même, vous avez été mis au courant du projet?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous avez pris connaissance des plans

pérliminaires?

R Non. C'a dû être envoyé à notre bureau des ingénieurs, ça, à Ottawa; je n'ai pas vu aucun plan.

Q Est-ce que vous avez été appelé à formuler...

R Non.

Q ... à exprimer une opinion?

R Non. Ca se fait par les ingénieurs, ça, à Ottawa.

Q Je comprends que vous n'avez pas d'opinion, vous-même?

R .....

Q Vous n'avez pas vu les plans, d'ailleurs?

R Non, je ne les ai pas vus.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur St-Pierre, vous avez dit que vous aviez des quais privés et des quais publics à Trois-Rivières. Y a-t-il un nouveau quai qui vient d'être aménagé tout récemment?

R Oui monsieur, la section 7.

Q La section 7. Est-ce que c'est un quai public ou privé?

R Non, c'est un quai qui appartient au Conseil des Ports Nationaux.

Q Et qui est en aval...

R C'est un quai qui appartenait à un monsieur

Marchand; le Conseil des Ports Nationaux l'a acheté il y a quelques années, et on a fait de la construction, on a commencé l'automne passé, et ça s'est terminé il y a environ deux semaines.

Q Quel est le tirant d'eau...

R Trente pieds (30').

Q ... disponible?

R Trente pieds (30').

Q Monsieur St-Pierre, êtes-vous au courant de la manoeuvre que doit faire un navire qui descend de Montréal, pour venir à un poste d'amarrage à Trois-Rivières, de façon à pouvoir accoster au quai?

R .....

Q Vu qu'il n'y a pas de remorqueur?

R D'ordinaire, quand ils viennent de Montréal, ils emploient le chenal du sud; ils vont retourner un peu en bas de l'International, et ils remontent pour accoster à notre quai sans difficulté.

Q Il faut que le navire laisse aller son ancre?

R Ah oui.

Q Et il s'en vient au quai...

R Tranquillement.

Q ... en traînant son ancre?

R En traînant son ancre.

Q Est-ce qu'il y a des câbles de téléphone dans le port de Trois-Rivières?

R Oui, mais ça c'est en haut de la section 20; il n'y a pas de danger, là, il n'y a aucun danger. D'ailleurs, les pilotes sont au courant.

Q Etes-vous au courant d'accidents arrivés à ces câbles, causant des dommages à ces câbles?

R Oui, il est arrivé un accident, il y a environ trois ou quatre ans, mais ç'a été fait par le contracteur qui a construit la section 20. En faisant du draguage, il a accroché le câble du Bell Telephone, mais ça c'est le contracteur lui-même qui était responsable.

Q Vous n'êtes pas au courant de dommages...

R Non.

Q ... causés par navires?

R Non.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la dépositionci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 12:45 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL
QUEBEC

VOLUME No.: 43 F

DATE: July 5, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Fédération des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 43 - Page 393 à 433

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 5 JUILLET 1963.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire

Le cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois:

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Cour, à la suite d'une question de la Commission, je voudrais déposer comme pièce numéro 504 deux documents dont le premier s'intitule "Survey of river gradient from Champlain bridge down to Montreal East wharf, taken on July 4th 1963," et un second document intitulé "Comparison of datums at Montreal referred to sill of old lock no. 1 Lachine Canal."

ROGER THIBAUDEAU - RE-ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Roger Thibaudeau, vous avez devant vous les deux feuillez produites sous la cote 504. Maintenant, voulez-vous expliquer à la Commission la première de ces deux pièces-là qui donne les "gradients"? - comment dit-on ça en français, "gradients"?

R Le niveau de l'eau.

Q Le niveau du l'eau du quatre (4) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963). La colonne de gauche, si mes informations sont exactes, représente les points d'observation.

R La colonne de gauche représente les points d'observation correspondant aux mêmes points déjà produits pour nos études des glaces.

Q Et la colonne de droite...

R ... indique l'élévation de l'eau à l'endroit mentionné.

Q Est-ce que c'est sur la même base que l'hiver?

R Oui.

Q Et suivant les mêmes points de référence?

R Suivant les mêmes points de référence, oui.

Q Voulez-vous expliquer la note "elevations are given in N.H.B. datum?

R Le N.H.B. datum est une élévation qui a été adoptée par le port de Montréal pour éliminer les lectures négatives dans nos études.

Ces élévations ont une relation déterminée avec

ce que nous appelons les élévations des eaux moyennes de la mer, adoptées par le service géodésique.

Q Et sur le deuxième document produit comme pièce 504, est-ce qu'on retrouve les références aux divers niveaux de l'eau, et est-ce qu'on retrouve la référence au National Harbour Board datum?

R Oui, sur le second tableau, on voit la comparaison entre les eaux moyennes de la mer et Montreal Harbour datum. On voit que le zéro, "main sea level" est équivalent à la cote 75.59, "harbour datum".

Ce qui veut dire que les élévations fournies sur l'autre document, si nous voulons transposer ces élévations en "main sea level", il s'agit de soustraire la cote 75.59.

Q Et si on veut obtenir la profondeur actuelle en pieds?

R Evidemment, ces élévations-là ne donnent pas la profondeur de l'eau en pieds aux endroits mentionnés; elles donnent seulement l'élévation de l'eau au-dessus du niveau de la mer pour le point déterminé.

Q Maintenant, si l'on veut obtenir la profondeur actuelle de l'eau, quelle correction doit-on faire aux élévations montrées ou indiquées sur le premier document?

R Non, ce document ne donnera jamais la profondeur de l'eau à un endroit déterminé.

Q Alors, c'est tout simplement un point de

référence...

R C'est un point de référence qui dit que le point est à telle élévation au-dessus du niveau de la mer.

LE PRESIDENT:

Q En résumé, le but de ces chiffres-là, c'est justement pour empêcher d'avoir des mesures négatives?

R C'est ça.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

FERNAND MONARQUE, 40 ans, commis en chef au service des signaux maritimes.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Depuis combien de temps êtes-vous commis en chef au service des signaux maritimes?

R Depuis juin mil neuf cent soixante (1960).

Q Et c'est ce qu'on appelle en anglais le "signal service"?

R C'est ça, c'est exact.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission en quoi consiste le "signal service"?

R Voici: Nous sommes en contact avec différents bureaux, des différentes stations qui sont échelonnées le long du fleuve...

Q Des bureaux de quoi?

R Des bureaux d'observation et de pilotage, échelonnés le long du fleuve, de Montréal à Québec.

Nous recevons de ces bureaux-là des rapports mentionnant l'heure et le nom d'un bateau lors de son passage.

Q Oui.

R Ensuite, nous recevons ces informations-là au moyen d'un circuit de télétype.

On nous transmet aussi par les mêmes moyens toute obstruction qui pourrait survenir à la navigation, autant de jour que de nuit.

Q Est-ce qu'on vous transmet les informations concernant les aides à la navigation qui peuvent être en panne?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce qu'on vous transmet des informations concernant les abordages ou les accidents qui arrivent dans le fleuve?

R En pratique, je dirais, tout ce qui concerne la navigation, de quelque façon que ce soit, autant accidents que bouées fonctionnant de façon anormale.

Q Le maître du havre de Montréal a déclaré à la Commission que les informations importantes pour la circulation maritime vous étaient transmises, et que vous transmettiez ça à votre tour?

R Oui, c'est exact.

Je ne dirai pas: toutes les informations que le maître du havre juge bon de nous transmettre, mais en autant que ça concerne la navigation proprement dite, dans les limites de notre district, je dirais..... ces informations-là, ces avis-là publiés sur notre rapport maritime qui est émis deux fois par jour, à la longueur de la saison.

Q Votre rapport maritime est émis deux fois par jour. Est-ce que c'est un rapport qui est écrit?

R Oui.

Q Est-ce que vous en avez des exemplaires?

R Il est écrit et imprimé et envoyé aux agents, aux compagnies et à tous ceux que ça intéresse. J'en ai ici.

Q Pouvez-vous donner des exemplaires de ces documents-là?

R Ah oui, je peux vous laisser ceux-là, si vous voulez. Voici, là où se trouvent les avis émanant du maître du port, j'ai replié le coin de la page, dans le bas à droite.

Q Maintenant, voulez-vous nous expliquer le contenu - je voudrais déposer ces pièces comme exhibit numéro 506. Le premier de ces rapports est intitulé "shipping report to department of Transport, 2 p.m."?

R Oui.

Q Est-ce que c'est l'heure...

R Voici, nous émettons un bulletin à neuf heures et trente (9:30) de l'avant-midi...
Q Oui.
R ... et un autre à deux heures de l'après-midi, tous les jours, durant la saison maritime.
Q Maintenant, ces bulletins, à qui les envoyez-vous?
R Ces bulletins, comme j'ai mentionné, sont envoyés aux intéressés, en définitive, incluant les agents, les compagnies maritimes, les agences du Gouvernement. De toute façon, ça comprend en tout 126 compagnies maritimes auxquelles ces bulletins sont livrés par le Canadian National Telegraphe, selon un tarif de livraison de cinq dollars ($5.00) par mois, et aussi à dix-neuf bureaux du Gouvernement.
Q C'est livré par le Canadian National. Alors, ce n'est pas mallé?
R Non. Maintenant, nous avons une liste de malle nous-mêmes, qui comprend 64 noms.

Ceux qui sont intéressés à le recevoir par malle doivent nous fournir des enveloppes affranchies et adressées à leurs noms, et nous leur mallons, soit le matin ou l'après-midi.
Q Et quels sont les gens à qui vous envoyez ça par malle?
R Ce sont des compagnies maritimes qui sont en dehors des limites du secteur de livraison du Canadian National

et nous en avons aussi à l'extérieur, entre autre, nous en mallons en Italie, en Angleterre et aux Etats-Unis.

Q Quelle est la limite du secteur de livraison du Canadian National?

R Sa limite passe au centre immédiat de la ville, je veux dire, de la rue Sherbrooke au fleuve, et un peu à l'ouest de la rue Peel, à l'est un peu de la rue St-Laurent, je crois.

Q Maintenant, l'information qui est contenue dans ces documents produits sous la cote 506, est-ce que c'est reproduit ailleurs que sur ce bulletin-ci?

R .....

Q Est-ce que c'est envoyé ailleurs, sur un t élétype?

R Bien, évidemment, vous allez prendre par exemple, tout navire qui passe..... notre bureau se trouve d'abord du quai Sutherland, dans le même édifice que le bureau de pilotage, et un navire va passer en face de notre bureau en descendant; alors, ce message-là est relâyé aux stations d'en bas au moyen du circuit téléscript.

Ceci veut dire que ce message-là sera passé à Sorel, Trois-Rivières, Batiscan, Québec, les Escoumains et Sept-Iles.

Q Maintenant, un navire qui est en montant, est-ce que votre circuit est connecté à celui qui pourrait peut-être exister dans le chenal?

R Maintenant..... oui, nous avons un autre circuit téléscripteur qui nous relie jusqu'à la tête des lacs.

Q Jusqu'à la tête des lacs?

R Jusqu'à Sarnia.

Q Jusqu'à Sarnia?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que c'est un téléscripteur seulement, ou si cette information-là est radiodiffusée de façon quelconque?

R Maintenant, nous sommes tenus, à chaque heure, d'envoyer ce qu'on appelle un "routine boradcast" avisant les navires, tout au moins à la navigation.

Lorsqu'il n'y en a aucune de mentionnée, nous envoyons une formule-type "no obstruction to navigation reported," et lorsqu'il y en a - je vous montre ici un exemplaire d'un de nos "routine broadcasts".

Q Je voudrais produire un exemplaire d'un "routine broadcast" sous la cote 507.

R Maintenant, maître, j'ai d'autres exemplaires ici de "broadcasts" plus récents, hier et avant-hier.

Ca, c'est avant-hier; ça, c'est hier. Ca, ça couvre une période de vingt-quatre heures chacun.

LE PRESIDENT:

Produisez-les en liasse.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q En liasse, sous la cote 507. Et à quel intervalle avez-vous dit que vous envoyez ces messages?

R A chaque heure, nous envoyons ça à l'heure, c'est-à-dire, cinq minutes avant chaque heure, sur le circuit de Montréal, Québec; et cinq minutes avant chaque demi-heure sur le circuit d'en haut.

Q De téléscripteur?

R Oui, exactement.

Q Et, est-ce que c'est radiodiffusé?

R Oui, ça c'est envoyé aux stations de radio qui elles, par la suite, le transmettent par radio-téléphone et par le moyen de télégraphie aux navires.

Q A chaque heure?

R Oui. J'ai eu l'occasion, moi-même, d'entendre quatre fois, l'an dernier, alors que je me trouvais à bord d'un navire, entre autre, deux fois avec le capitaine Marchand, les deux autres fois avec le capitaine Gendron, le surintendant régional des pilotes.

Q Maitenant, ces avis, ces bulletins, la feuille 506 contiennent des "notices to shipping"?

R Oui.

Q En particulier, sur l'avis de juillet le deux (2), deux heures p.m., il y a un avis concernant le site du pont à Trois-Rivières?

R C'est exact.

Q Est-ce que ce "notice to shipping" va être radiodiffusé de la même façon?

R Oui, exactement.

D'ailleurs, à titre expérimental, nous avons, depuis quelques semaines, un radio-téléphone dans le bureau, dont la puissance est assez forte pour nous permettre d'entendre les messages qui sont radiodiffusés par Trois-Rivières Radio, et nous sommes en mesure de constater que les messages qui sont envoyés aux navires sont dans la même forme qu'on les a transmis.

Maintenant, en parlant des bulletins, il est évident là-dessus que nous n'indiquons pas seulement - ce sont les stations qui sont sur les deux circuits du téléscripteur.

Q Vous dites que sur les bulletins, "il est évident que nous n'indiquons pas...

R Nous n'indiquons pas seulement les avis émanant du maître du port, comme vous constaterez, il y en a qui viennent du bureau du "seaway", d'autres de l'agent de district de la Marine, autant à Québec qu'à Sorel; il y en a d'autres qui émanent des quartiers généraux à Ottawa.

En fait, nous avons assez de lattitude là-dessus pour indiquer tout ce qui peut intéresser les armateurs.

Q La navigation?

R La navigation, les pilotes.

Q Je voudrais produire sous la cote 508 une liste des stations de service, premièrement le circuit 998, et le circuit 999 - le circuit 999, c'est de Montréal en descendant, et le circuit 998, de Montréal en montant.

R ......

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Monarque, voulez-vous nous dire comment votre service est relié au service de pilotage, en pratique?

R Bien, nous avons été fusionnés, si ma mémoire est fidèle, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), les deux services ont été fusionnés, et maintenant, le personnel des deux services occupe le même bureau, le même espace.

Q Est-ce que vous utilisez le même service de télétype?

R Exactement, même service de radio-téléphone aussi.

En fait, je tiendrais à souligner que les commis, autant des signaux que du pilotage, sont tenus de travailler autant d'un côté que de l'autre; ils doivent être qualifiés des deux côtés.

Q Quelle est la proportion de vos messages, environ, un estimé - quelle serait la proportion de vos

messages que vous envoyez, concernant le pilotage directement, et les autres qui concernent l'administration générale de la navigation?

R En rapport avec le service des signaux?

Q Oui.

R Evidemment, nous avons beaucoup plus de rapports, je dirais, beaucoup de rapports émanant du service des signaux, parce que les services des signaux, du côté du pilotage, sont plutôt utilisés sous forme de rapports condensés, à des intervalles assez réguliers; comme, voyez-vous, à l'occasion des prospects, ces messages-là sont envoyés le matin, avec la liste...

Q A l'occasion de quoi?

R Quand notre bureau veut donner les prospects à Trois-Rivières...

Q Vous voulez dire, les navires attendus à Trois-Rivières?

R Oui, les navires figurés, probables.

Q Alors, ça, c'est compilé par le service de pilotage ou par vous-même?

R Non, par le service de pilotage.

Q Et le service de pilotage vous transmet la liste que vous retransmettez sur le télétype?

R Oui. Là, ça dépend évidemment du travail qu'il y a, mais autant les commis de l'un comme de l'autre service peuvent envoyer ces rapports-là; il s'agit tout simplement de retranscription sur service de télétype.

Q Maintenant, vous avez mentionné, je pense, que vous preniez note des navires au fur et à mesure qu'ils passaient en face du quai Sutherland?

R C'est exact.

Q Et que vous envoyiez à ce moment-là des avis à Trois-Rivières, à l'effet que tel navire était passé en face du quai, et qu'en conséquence un pilote devait être disponible lors de l'arrivée du navire à Trois-Rivières?

R C'est exact.

Q Qu'arrive-t-il quand un navire quitte soit un ancrage, soit un quai en bas du quai Sutherland, en aval?

R Nous avons à ce moment-là - je n'aurai pas de rapport au quai Sutherland, seulement, comme il y a une station de signalisation au Cap St-Michel, en bas de Varennes, à ce moment-là, nous aurons l'heure à laquelle le navire passera en face de cette station-là, et le Cap St-Michel, l'employé en devoir, transmettra le rapport par téléphone directement à notre bureau de Montréal, qui à son tour le transmettra sur le circuit de télétype, aux autres stations.

Q Dans tous les cas de navires qui ancrent en aval de Sutherland, le premier rapport vient du Cap St-Michel, et c'est retransmis?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous avez un employé permanent, jour et nuit, à la disposition du service des signaux, à

Cap St-Michel?

R A Cap St-Michel, oui.

Nous avons des quarts radiophoniques échelonnés sur une période de vingt-quatre heures.

Q Maintenant, est-ce que votre service est sous la juridiction du surintendant régional des pilotes, ou si c'est la juridiction de quelqu'un d'autre?

R Non, c'est exact: sous la juridiction du capitaine Catinus.

Q Maintenant, dans les avis que vous avez à Trois-Rivières, est-ce que vous avez un avis concernant tous les navires qui passent en face du quai Sutherland?

R Oui, tous les navires, même les plus petits. Vous allez prendre souvent...

Q Vous envoyez cet avis-là même dans le cas des navires qui s'en iraient à l'ancrage à Laprairie?

R Non. Tout navire dont nous savons que la destination est en dehors du port de Montréal.

Q Ca veut dire: à la limite extrême, Sorel?

R C'est ça.

Q D'où obtenez-vous cette information?

R Le bureau des pilotes, en définitive, lorsqu'un navire passe en face de notre station, notre employé en devoir demande à l'employé en devoir du côté du pilotage quelle est la destination de ce navire, et lorsqu'il est pour le port, une section en aval de notre bureau, eh bien,

à ce moment-là, le rapport n'est pas transmis à Sorel, Trois-Rivières, etc.

Q J'imagine que vous n'êtes pas en mesure de répondre personnellement à savoir d'òu la station de pilotage obtient son information quant à la destination du navire?

R Bien oui, en définitive, elle l'obtient des agents et des compagnies.

Q Maintenant, je crois que vous avez mentionné que les "shipping reports" publiés par votre service sont publiés tous les jours?

R C'est exact.

Q Qu'arrive-t-il en fin de semaine? Est-ce qu'ils sont publiés le samedi et le dimanche?

R Nous avons un numéro qui est émis le samedi, à l'heure habituelle...

Q Voulez-vous dire: à deux heures p.m.?

R Non, le matin, un numéro seulement, vers neuf heures et trente; et ensuite, ça va au lundi, lorsque le lundi n'est pas fête. Si le lundi est férié, ça irait au mardi.

Q Vous en publiez un par jour ou deux par jour?

R Deux par jour: Un à neuf heures et trente le matin et l'autre à deux heures del'après-midi.

Q Le samedi, vous n'en publiez qu'un, le premier le matin?

R C'est ça.

Q Et je suppose qu'il y a une fête légale le lundi...

R Ca va au mardi.

Q Il n'y a pas de bulletin entre samedi neuf heures et demie et mardi neuf heures et demie?

R Du tout.

Maintenant, sur celui de mardi, les rapports de tous les navires qui sont entrés ou sortis du port depuis l'heure de l'émission de notre dernier bulletin, sont indiqués.

Q Etes-vous en mesure de savoir si plusieurs navires quittent le port en fin de semaine, après l'émission de ce dernier bulletin?

R Oui, ah oui, évidemment, toutes les fins de semaine ne se ressemblent pas, mais il y en a plusieurs, ah oui.

Q Maintenant, à part ces rapports, y a-t-il d'autres moyens d'information ou de communication dont dispose votre service durant la fin de semaine?

R Bien, en dehors du rapport, évidemment, et indépendamment des informations qui sont données au téléphone, nous continuons toujours à émettre nos "routine broadcasts" et nos "boradcasts" spéciaux, advenant que par inadvertance un obstacle quelconque se produise sur le fleuve, nous continuons à transmettre ces rapports-là vingt-quatre heures par jour durant toutes les fins de

semaine, et durant les jours fériés.

Q Alors, vous avez ces émissions radiophoniques qui sont faites à toutes les heures, je crois?

R Oui, c'est ça, c'est exact.

Q Et le service de télétype fonctionne aux heures habituelles?

R C'est ça, vingt-quatre heures par jour.

Q Vous êtes commis en chef du service. Lorsque vous vous absentez, est-ce qu'il y a quelqu'un en autorité pour vous remplaçer?

R Nous avons des commis seniors, entre autre un commis 4; il y en a une douzaine aussi, du côté du pilotage, qui en définitive sont assez qualifiés pour prendre charge des opérations du bureau.

Q Est-ce qu'en pratique, ce sont eux qui ont la responsabilité totale lorsque vous vous absentez?

R Oui, définitivement.

ADVENANT 1:10 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURE P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le cinquième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

FERNAND MONARQUE - TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Monarque, avant l'ajournement, on était en train de vous poser une question en ce qui concerne l'opération du service des signaux durant la saison d'hiver. Pourriez-vous nous dire à quel moment durant la saison de navigation il se produit une réduction dans les services que vous fournissez aux navires ainsi qu'aux pilotes?

R Bien, avec la fin de la navigation, qui habituellement est cédulée à la fin de décembre, l'on renvoie nos employés saisonniers. C'est dire qu'à ce moment-là, il reste nos deux commis seniors qui sont grade 4, et moi-même. Ca, c'est pour le bureau de Montréal.

Mais il en reste un en devoir au Cap St-Michel, et un qui est permanent, à Trois-Rivières, monsieur Beaumier.

Il y a un saisonnier en permanence à Sorel. J'entends, en permanence, qui est en fonction à tous les jours. Ce quart-là se fait de façon rotative, et c'est divisé entre les quatre saisonniers; mais il y en a un, à tous les jours, qui est en devoir.

Q Où ça? A Sorel?

R A Sorel.

Q Vous voulez dire que durant la période d'hiver, vous avez toujours au moins un employé à Sorel?

R Toutes les stations de service sont couvertes à tous les jours; mais ça vaut pour le jour, en autant qu'il n'y a pas de navires qui circulent.

Lorsque des navires circulent, il y a des employés en devoir, du départ du navire à son arrivée à un port où à son ancrage.

Q Vous voulez dire que si un navire est en route, par exemple, entre Trois-Rivières et Montréal, et qu'il doit ancrer pour la nuit, vous aurez quelqu'un dans toutes les stations?

R Non. Nous en tenons aux stations principales, nommément: Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Q Maintenant, quelles sont les heures de service habituelles, durant l'hiver?

R Vous sous-entendez qu'il n'y a pas aucun

navire en marche?

Q Disons qu'il y a un navire dans le port, et que ce navire veut partir le lendemain, disons, vers sept heures.

R A ce moment-là, nous faisons entrer un employé à Montréal à cinq heures.

Q A cinq heures?

R Oui. Ca, c'est pour l'hiver. Et cet employé-là restera en devoir jusqu'au moment de l'arrivée ou de l'arrêt du navire en question.

Q Est-ce que c'est une pratique récente ou si elle remonte à assez longtemps?

R Ca remonte à deux ans.

Q Ca remonte à deux ans?

R A deux ans.

Q Vous voulez dire que ç'a été en opération durant deux hivers?

R L'hiver dernier, les fonctions ont été remplies par des employés saisonniers qui se sont partagés les heures; et l'hiver d'avant, ç'a été rempli par les employés permanents qui eux ont eu à entrer pour faire face à cette navigation-là.

Q Est-ce que les employés doivent se rendre à cinq heures du matin à chaque fois qu'un navire prend le départ à sept heures, ou si c'est deux heures avant le départ?

R Non, c'est deux heures avant le départ du navire, que ce soit à Québec ou Montréal, un employé entrera en devoir deux heures avant.

Q Deux heures avant quoi?

R Avant le départ du navire.

Même, on a eu, l'année dernière, des navires qui étaient cédulés à partir à quatre heures. Nous faisions entrer un employé à minuit, parce qu'il est assez difficile de faire voyager des employés qui n'ont pas d'automobile, au milieu de la nuit, au moment où il n'y a pas d'autobus.

Q Avez-vous du personnel en saison, durant la saison d'hiver, aux stations deGrondines et de Batiscan?

R Là, évidemment, vous dites "avez-vous". Ces employés-là ne tombent pas sous notre juridiction; ils sont sous la juridiction de Québec, mais je sais pertinemment qu'il y a des observateurs de glace qui sont en fonctions pour rapporter le mouvement des glaces au bureau de Montréal, et ces rapports-là sont relayés par la suite au bureau des ingénieurs du chenal.

Q Est-ce que durant l'été, vous n'avez pas des employés saisonniers?

R Oui, ça va, durant l'été; c'est parce que vous aviez mentionné "l'hiver".

Q Durant l'hiver, il n'y a pas d'employés?

R Ces employés-là ne vont faire qu'un quart à la station pour observer le mouvement des glaces et les

rapporter à la station de Montréal.

Q Vous dites que ces employés-là ne relèvent pas de votre juridiction, mais que pour ça, il faudrait s'adresser à Québec?

R A Québec, c'est ça; nous n'allons pas plus loin que Trois-Rivières.

Q Vous ne seriez pas en mesure de donner des informations à savoir si vous avez des employés à cet endroit, si un navire remonte le fleuve durant l'hiver?

R Le mois de mars, ces deux hivers précédents, non; seulement, les employés sont tenus de s'y rendre le matin pour nous donner les conditions de glace, tout de même.

Q Seulement?

R Oui.

Q Est-ce que durant les fins de semaine, vous avez aussi du service sur vos stations de signaux, durant la période d'hiver, s'il y a un navire sur le fleuve?

R Ah oui, en tout temps, en définitive, comme j'ai mentionné tantôt, tant qu'un navire est en marche, il y a quelqu'un au bureau de Montréal, en tout temps.

Q Est-ce que c'est la même chose pour Trois-Rivières?

R Je ne dirai pas que c'est la même chose pour Trois-Rivières; il y a un employé en tout temps, mais l'employé sera en devoir tant que le bateau ne sera pas passé chez-eux; si le bateau part de Montréal tôt le matin,

ils doivent passer Trois-Rivières à onze heures, onze heures et demie le matin, l'employé terminera son quart après l'heure du passage du navire en question.

Q Maintenant, si vous avez un bateau qui remonte la rivière, est-ce que votre employé de Trois-Rivières restera en fonctions tant que le bateau ne sera pas passé en direction de Montréal?

R Oui, ça va dans les deux sens.

Q Est-ce qu'il demeure en fonctions après le départ du bateau de Trois-Rivières?

R Non.

Q Du moment que le navire quitte Trois-Rivières, votre employé...

R Il reste jusqu'à environ une demi-heure après l'heure du départ.

Q Et si le pilote voulait, par exemple, entrer en communication avec la station de Trois-Rivières, en cours de route? Supposons que durant l'hiver il rencontre de la neige une demi-heure après son départ, et il désire revenir, est-ce qu'il peut entrer en communication avec quelqu'un?

R Oui, évidemment; ce message-là serait automatiquement transmis à Montréal.

Q A Montréal?

R A Montréal, oui, parce que Montréal a la haute main sur toute navigation durant l'hiver.

Q Qu'est-ce que Montréal fait? Est-ce qu'il entrerait en contact avec Québec ou Trois-Rivières?

R Avec Trois-Rivières, exactement; nous avons à notre disposition le numéro de téléphone de tous les employés, et à ce moment-là il est assez facile d'entrer en contact avec l'un d'eux.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Monarque, en rapport avec vos bulletins de signaux, si je comprends bien, même si ces bulletins ne sont pas émis en fin de semaine, le dimanche et les jours fériés, le bulletin du jour ouvré suivant contient l'information pour les dimanches et les jours fériés?

R C'est exact.

Q Maintenant, est-ce que ces bulletins-là sont également remis à la presse, aux journaux?

R Oui, je sais pertinemment que la Presse souscrit au Canadian National afin d'obtenir la livraison des bulletins, de même que la Gazette.

Pour les besoins de la Commission, je pourrais fournir ici la liste de tous les abonnés et de toutes les compagnies qui en reçoivent, qu'on malle directement de nos bureaux.

Q Et ces journaux-là, normalement, reproduisent vos bulletins?

R Non. Ca se faisait autrefois, mais aujourd'hui, à cause du manque d'espace, ça ne se fait plus.

LE PRESIDENT:

Je crois qu'à Québec, il y a plus d'espace dans les journaux, ça se reproduit encore.

Me lEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Oui, je crois que le Soleil le reproduit encore.

LE TEMOIN:

R Ah.....

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q A part la liste de poste de signalisation qui apparaît à l'exhibit 508, est-ce que vous avez des postes d'observateurs de température et de mouvements des glaces?

R Oui, évidemment, là, l'information qui est mentionnée sur cette liste-là - mais de toute façon, comme j'ai mentionné ce matin, nous obtenons ces rapports-là du Cap St-Michel, de Sorel, de Trois-Rivières, de Batiscan, de Grondines, de St-Nicolas et de Québec.

Q Est-ce que ces postes-là se rapportent par téléphone de terre?

R St-Nicolas donne ses rapports par téléphone à Québec, et Québec les retransmet sur le circuit de télétype.

Batiscan - pardon, Grondines les donne par téléphone à Batiscan, et Batiscan les retransmet sur le

circuit de télétype; et le Cap St-Michel les donne à Montréal, et Montréal les transmet ensuite de la même façon.

Q Est-ce que ce système expliquerait par exemple les délais qui sont expérimentés, qui se produisent assez souvent, par exemple, vous allez avoir la station côtière de Trois-Rivières qui va diffuser l'information à l'effet qu'il y a de la brume, apparemment, dans un secteur de la rivière, alors que la brume est levée déjà depuis quelques heures, et les rapports continuent à la radio?

R Je dois admettre avec vous qu'il y a eu des lacunes de ce côté-là, et à l'occasion, j'ai moi-même fait des reproches - et d'ailleurs, j'ai de la correspondance à l'appui - et c'était que ces stations-là ne nous avaient pas rapporté les changements dans les conditions de température assez vite pour qu'on puisse les faire apparaître sur nos "broadcasts".

J'ai moi-même contacté monsieur Maheux, commis en chef de signaux à Québec, en rapport avec ça.

Ca provenait surtout de Batiscan et de Grondines.

Q Je crois que c'est le secteur où ça se produit le plus souvent?

R Oui.

Q Et ça occasionne des retards; vous avez des navires à l'ancre et qui attendent que la température

s'améliore pour partir?

R Oui.

Q Et s'ils ont toujours l'information de Trois-Rivières à l'effet que c'est encore brumeux, ils retardent leur départ?

R J'admets avec vous qu'on a eu à déplorer cette situation-là assez souvent, particulièrement l'an dernier.

Q Si je comprends, monsieur Monarque, vous avez discontinué vos stations de sémaphore?

R Oui.

Q Vous n'avez plus ça?

R Nous n'avons plus ça, non.

Q Quelle est la raison de cette discontinuation du service?

R Bien, évidemment, le système était un peu désuet.

Evidemment, comme j'ai mentionné ce matin, je ne suis en fonction que depuis juin mil neuf cent soixante (1960), et je suis dans le service depuis mil neuf cent cinquante-deux (1952), l'hiver mil neuf cent cinquante-deux (1952), et à ma connaissance, depuis que je suis là, ces stations de sémaphore là n'ont jamais été mises en pratique, du moins, depuis mon entrée en service.

Q Est-ce qu'elles ont été remplacées par autre chose?

R Bien, évidemment, on a des genres de signaux qui servent à indiquer aux navires les conditions de la température ou une obstruction quelconque, advenant le fait qu'un navire serait échoué en aval de cette station-là, bien, la station en question devrait montrer certains signaux en haut de son mat, comme soit un cône, un "drum", une boule, ou une combinaison de tous ces signaux-là. Ca, c'est pour le jour - et les combinaisons de lumières le soir. Mais en dehors de ces signaux-là, aucun autre n'est employé.

Q J'ai à l'esprit la station de Pointe Ci-trouille?

R Ca, ç'a été discontinué, de même que Bellemarre.

Q Et ça n'a pas été remplacé?

R Non.

(Le témoin est transquestionné en anglais par monsieur Mason).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Monarch, les signaux qui sont affichés au mat aux diverses stations que vous opérez, sont affichés pour indiquer quelles conditions?

R Visibilité, d'abord, et ensuite, le fait assez rare où un navire serait échoué ou obstrurait le canal, en amont ou en aval de la station proprement dite.

J'allais vous mentionner, par exemple, si, disons, en prenant la station du Cap St-Michel comme exemple, le chenal était obstrué en amont, eh bien, le Cap St-Michel demanderait à Sorel de montrer dans ses signaux du côté ouest les signaux appropriés, si la navigation était obstruée totalement, ce serait un "drum" et une boule; et l'inverse si ça l'était partiellement, et de même le Cap St-Michel demanderait la même chose à Montréal, mais à ce moment-là, les signaux apparaîtraient du côté est dans le mat de Montréal. Et ceci va pour toutes les stations de Montréal à Québec.

Maintenant, pour ce qui est de visibilité, si comme exemple la visibilité était nulle, eh bien, le capitaine demanderait aux deux stations que j'ai mentionnées de montrer un cône dans leur mat; et si c'était partiellement, de montrer une boule.

Maintenant, on entend par "nulle", évidemment une visibilité allant de zéro à environ un demi-mille; et "partielle", bien, variant autour d'un mille, trois quarts de mille à un mille et demi.

Q En ce qui regarde la visibilité, le signal affiché à une station vaut pour la section tant en aval...

R Qu'en amont.

Q ... qu'en amont, jusqu'à la station suivante?

R C'est ça.

RE-INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Ces informations qui étaient autrefois données par sémaphore sont maintenant données par radio, dans tous les cas?

R Oui, bien, les informations que j'ai mentionnées

Q Oui.

R Non, les seules qui sont données par radio sont celles émanant de nos "broadcasts", nos "routine ou special broadcasts".

Voyez-vous, nos "broadcasts" sont donnés d'abord aux stations de radio, aux stations côtières de radio de Montréal, Trois-Rivières et Québec, et retransmis aux navires par la suite, soit..... je veux dire: par radio-téléphone et "wireless".

Q Et la visibilité, vous donneriez ça dans vos "broadcasts"?

R Exactement.

Q Les obstructions au chenal?

R Exactement.

Q La profondeur de l'eau à Montréal, vous donnez ça dans vos "broadcasts"?

R Vous prenez, depuis le début de la saison, le niveau de l'eau se maintient en bas du niveau régulier de trente-cinq pieds (35'), dans le port; alors, sur chacun de nos "broadcasts", vous verrez que le niveau de

l'eau, la hauteur de l'eau est indiquée dans le port comme étant en bas du niveau minimum.

Q En bas du niveau de trente-cinq pieds (35')?

R Du niveau de trente-cinq pieds (35'), oui.

Q Maintenant, sur vos téléscripteurs, est-ce que vous passez des informations que vous recevez des pilotes concernant les feux qui seraient éteints?

R Oui, nous les passons immédiatement lorsqu'un pilote nous rapporte une bouée, soit éteinte ou opérant de façon anormale, ou encore en dehors de la position régulière, nous compilons ce rapport-là, nous gardons ce rapport-là - je suppose que ce rapport-là a été donné de jour, nous le transmettons à l'agent de district à Sorel pour réparation, et si, disons à quatre heures et trente ou cinq heures, juste avant notre "broadcast" de cinq heures moins cinq, la bouée n'a pas été réparée ou replacée dans sa position, à ce moment-là elle apparaîtra sur chacun de nos "broadcasts", jusqu'au lendemain matin.

Q Jusqu'au lendemain matin?

R Et si à cinq heures moins cinq le lendemain, la bouée n'a pas encore été réparée, on la remet à nouveau sur nos "broadcasts".

Q Maintenant, cette information-là est radiodiffusée, et c'est aussi donné sur le téléscripteur?

R Exactement. Maintenant, je tiens à souligner qu'en aucun temps, ces informations-là sont toujours passées conjointement au bureau de pilotage, autant à

Montréal, à Trois-Rivières qu'à Québec.

Q Maintenant, Votre Seigneurie, j'aimerais produire comme pièce numéro....

R Pardon, maître, j'ai ça ici, qui est la liste de tous les abonnés au C.N.R.

Q En liasse, deux listes, dont l'une est celle des abonnés du service des bulletins qui sont expédiés par malle, et l'autre, la liste des abonnés qui reçoivent le bulletin par l'entremise du Canadian National?

R Du Canadian National.

Q Sous la cote 509. Maintenant, est-ce que vous auriez d'autres commentaires à faire sur les informations qui sont données par votre service, soit par téléscripteur ou par radio diffusion?

R Bien, voici, en définitive, notre service d'information ne se limite pas proprement dit, uniquement aux positions ou à l'heure auxquels les navires passeront à un certain endroit.

Nous sommes en relations étroites, autant avec le chenal maritime du St-Laurent que le maître du port et les compagnies.

Hier, comme exemple, la Steel Company of Canada m'a téléphoné pour me demander de leur transmettre le rapport de tout navire passagers qui montrait ou descenderait le chenal, parce qu'ils ont des travaux en cours

au quai de Contrecoeur, et à chaque fois qu'un paquebot passe, le ressac arrachait leurs installations, et à ce moment-là, c'était pour que prévoyant l'heure approximative du passage d'un navire à cet endroit-là, ils retireraient leur équipement.

Alors, pertinemment, j'ai relayé le message de deux navires, ce matin: Le Franconia et le Batori.

Ensuite, comme exemple supplémentaire, le gérant du bureau de planification du port de Montréal nous demande toutes sortes de statistiques, entre autre, concernant le chenal du nord, en face du Cap St-Michel. Alors, nous lui transmettons ces informations-là.

La Shipping Federation est intéressée, à toutes les semaines, à connaître les départs et les arrivées des navires dans le port. Nous leur soumettons un rapport hebdomadaire.

Et nous transmettons des rapports quotidiens au maître du port, concernant les points d'arrivée et de départ de tout navire dans le port de Montréal, et ces rapports-là sont donnés en fonction du passage des navires au Cap St-Michel.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen de vérifier si oui ou non les messages sont envoyés, par exemple le maître du port veut vous faire part de telle information, qu'un quai est endommagé, peu importe l'information; est-ce

que lui peut s'assurer que son message est envoyé le plus tôt possible?

R Bien, de toute façon, évidemment, il y a toujours un certain élément de confiance qui existe, mais la procédure est comme ceci: Habituellement, le maître du port m'appelle pour me transmettre un message, et ça, ça date depuis déjà quelques années, j'ai toujours demandé à ce que ces messages-là soient confirmés par écrit, par lettre qu'on reçoit le lendemain.

Mais, de là à dire que le maître du port s'assure voir si nos messages sont envoyés, là, je ne saurais dire. Mais je présume qu'il doit recevoir, comme nous d'ailleurs, sur son radio-téléphone, les informations qui sont transmises par les stations de radio.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Monarque, quelques questions pour terminer: S'il advenait un arrêt complet du trafic dans le port de Montréal, en cas d'urgence, est-ce que des signaux seraient montrés au Cap-St-Michel pour indiquer aux navires montants la fermeture du port?

R Oui, exactement. A ce moment-là, le chenal est bloqué.

Je me souviens du cas du Federal Express, le chenal était bloqué en amont de Montréal. A ce moment-là,

les signaux apparaissaient au Cap St-Michel et dans le port de Montréal.

Q Et vous le faites automatiquement, sans rapport, sans instruction spéciale du maître du port?

R Absolument, ça c'est machinal, ça devient une habitude, aussitôt un obstacle rapporté, on pense tout de suite au port et aux signaux.

Q Maintenant, en réponse à une question de Me Jacques, vous avez mentionné que vous receviez des rapports des pilotes sur le parcours, sur le mauvais fonctionnement des aides à la navigation?

R Oui.

Q Est-ce que vous recevez ces rapports des stations côtières directement?

R Bien, voyez-vous, je ne dirais pas: Toujours.

Dans quelques cas, le pilote va nous transmettre l'information directement du navire où il se trouve, et à ce moment-là, on fait passer son message par une des stations côtières de la radio; et en d'autre temps, le pilote attendra de rapporter cette obstruction-là au moment de son rapport au bureau, soit à Montréal ou à Trois-Rivières. Il dira au commis en devoir: Telle bouée est tant de pieds en dehors de sa position, - ou: la bouée tel numéro est éteinte, la bouée des Trois Clochers, ou...

Q Si par exemple un navire descendant découvre une bouée éteinte...

R Oui.

Q ... le pilote appelle la station côtière de Trois-Rivières...

R Oui.

Q ... quelle est la procédure pour que l'information aille à l'agent de Sorel?

R A ce moment-là, Trois-Rivières nous passe le message à nous; nous prenons le numéro et nous avisons les bureaux de pilotage immédiatement, et en même temps, nous avisons l'agent de district de la marine à Sorel pour que cette bouée-là soit réparée le plus tôt possible.

Il arrivera dans quelques cas où on notera qu'un navire du gouvernement, entre autre, un navire qui voit à la réparation et l'entretien des bouées, le "safeguard", si on note qu'il est dans le voisinage immédiat de cette bouée, nous lui passons l'information par le truchement des stations côtières de radio. De cette façon-là, ça va plus vite que de passer l'information...

Q Est-ce que la même procédure est suivie au service des signaux de Québec?

R Je l'ignore, mais ça devrait, en définitive, à mon sens, mais en autant que le service des signaux ou le service des téléscripteurs, ou les "routine broadcasts" sont concernés, nous avons juridiction jusqu'à Québec inclusivement, mais, vous parlez de Québec, il faudrait à ce moment-là que la borne inopérante soit en aval de Québec

pour que Québec s'en occupe lui-même, proprement dit.

Q Je ne fais pas ça dans le but de critiquer...

R Non, mais c'est seulement pour clarifier.

Q Et je veux établir, parce qu'il a été porté à mon attention - d'ailleurs, l'information est sortie au cours d'une enquête sur un désastre maritime, qu'un pilote avait appelé une station, la station côtière de Québec pour rapporter le déplacement de trois bouées dans le chenal du Cap Santé, et apparemment, cette information-là n'a jamais eu - ne s'est jamais rendue à l'agent régional du transport à Québec. Est-ce qu'il y aurait une explication?

R Auriez-vous eu l'information que ce message-là aurait été passé à Montréal?

Q Non, ç'a été passé directement du bateau à la station côtière de Québec...

R Bien, ça, c'est...

Q ... apparemment, ça n'a pas été plus loin que ça.

R Alors, le message a "stoppé" à Québec, à ce moment-là, au lieu de s'être rendu à Montréal par "broadcast" régulier; c'est probablement là que le joint a fait défaut.

Q Mais c'est toujours votre service qui rapporte à l'agent régional, et non pas la station côtière à l'agent régional?

R Non, c'est toujours notre service; ça vaut

aussi pour le district, allant jusqu'à Québec. Je parle de Québec inclusivement.

Q Dans ce cas...

R Oui, c'était à Cap Santé.

Q ... y aurait-il possibilité de savoir où le lien a manqué, entre la station côtière et votre service, ou entre votre service et l'agent régional?

R Là, évidemment, je ne suis pas en mesure de vérifier, mais à ce que vous me dites, je crois bien que le joint a fait défaut entre la station côtière et notre service.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Monarque, est-ce qu'il vous est arrivé d'avoir des plaintes de la part des pilotes, concernant l'opération du service des signaux?

R Pas à ma connaissance, non.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

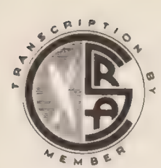
MONTREAL
QUEBEC

VOLUME No.: 44F

DATE: July 8, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armanteurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 44 - Page 434 à 468

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 8 JUILLET 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le huitième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

W. A. W. CATINUS -

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Catinus, vous avez défini vos fonctions comme étant celles de surintendant régional des pilotes, n'est-ce pas?
R C'est correct.
Q Est-ce que cette fonction existait avant que vous soyiez nommé surintendant régional, monsieur Catinus?
R Je n'ai pas entendu.
Q Est-ce que cette fonction existait avant que vous ayiez été nommé surintendant régional?
R Oui, cette fonction existait; c'était le capitaine Gendron qui était ici avant moi.

Q Je comprends qu'il y a un surveillant local dans chacune des circonscription, de Cornwall, Montréal et Québec?

R C'est-à-dire, il y en a un qui manque à Québec à ce moment, mais généralement...

Q Il y a une fonction de prévue?

R C'est correct.

Q Et est-ce qu'à Trois-Rivières, le surintendant tombe sous la juridiction du surveillant de Montréal?

R C'est ça, oui.

Q Il tombe sous la juridiction de monsieur Melançon, à Montréal?

R C'est correct, oui.

Q Est-ce que ce serait définir vos fonctions correctement de dire qu'il s'agit surtout d'une fonction de coordination des trois surveillants de chaque circonscription?

R De surveillant et de la circonscription aussi, oui.

Q Qu'est-ce que vous entendez lorsque vous dites qu'il s'agit de coordination de circonscription aussi?

R C'est-à-dire, je suis chargé pour le bien-être des circonscriptions, et pour coordonner le travail entre les bureaux, par exemple, le "despatching", disons, entre Québec et Montréal, et je suis aussi - je m'occupe aussi des Escoumains, si nous avons des sinistrées, je m'occupe particulièrement de ça.

Q Est-ce que le soin des bateaux-ilotes aux Escoumains n'est pas de la juridiction du surveillant local..

R C'est ça.

Q ... de Québec. Alors, en quoi vous en occupez-vous, en plus du surveillant local de Québec?

R Par exemple, l'année dernière, nous avons eu des difficultés, là, et le service était arrêté pendant quelques heures - deux jours, je crois, et alors, je me suis rendu pour faire une enquête, pour voir comment ça s'était passé, que nous n'avions pas de vedettes, je crois, pendant quarante-huit heures, et enfin, pour faire une enquête sur le travail de l'officier en charge aux Escoumains par exemple; mais généralement, ce serait le devoir du surveillant à Québec.

Q Et est-ce qu'on ne pourrait pas dire que les surveillants locaux de chaque circonscription ont la responsabilité de l'administration du pilotage et de représenter l'autorité du pilotage, en ce qui concerne tous les problèmes locaux dans leur circonscription?

R C'est-à-dire, quand ils ont des problèmes quelconque, c'est à moi qu'ils adressent les problèmes, premièrement, et à mon tour, je les adresse aux autorités, si nécessaire, à Ottawa.

Q Est-ce qu'il y a un avantage considérable ou une nécessité pour établir la fonction de surintendant régional sur le fleuve St-Laurent?

R Je peux seulement répondre que ç'a été la décision des autorités, heureusement pour moi.

Q Est-ce que vous avez une opinion personnelle à cet égard?

R On a toujours des opinions personnelles.

Q Et est-ce que vous jugez que c'est une fonction - je ne veux pas vous mettre dans une position inutilement difficile à cet égard, il peut se produire que ce soit les surveillants de circonscriptions qui sont en trouble - ma question est de savoir si à votre avis le personnel qui existe à l'heureactuel, le personnel de surveillance est suffisant ou insuffisant, ou enfin, si la fonction de surveillant régional, à votre avis, est essentielle sur le fleuve St-Laurent?

R Je vais prendre le point de vue de l'autorité, sans explication, parce qu'en effet, par exemple, il a semblé nécessaire d'avoir quelqu'un avec expérience maritime, que nous n'avons pas à ce moment à Montréal, c'est-à-dire que je n'ai pas à juger de l'habileté ou de l'expérience du surveillant, mais si l'autorité décidait de m'engager comme surintendant régional, je ne veux pas discuter cette position, en effet.

Q Vous dites qu'à Montréal, il n'y a personne en autorité qui a une expérience maritime? Est-ce que la même chose se produit à Cornwall?

R Non.

Q Et à Québec, vous dites que présentement,

la fonction est vacante?

R Présentement, la fonction est vacante.

Q Est-ce que vous avez quelque chose à voir avec l'administration interne du pilotage dans la circonscription de Montréal?

R De quelle façon parlez-vous?

Q Est-ce que vous surveillez le personnel de la station de pilotage de Montréal?

R Pas plus...

Q Est-ce que vous donnez des ordres, des instructions?

R Pas plus que dans les autres stations, non.

Q Pas plus que dans les autres stations?

R C'est-à-dire que je suis là plus souvent, à Montréal qu'à Québec, parce que mon bureau est là, mais en effet, mon travail m'occupe partout, non seulement à Montréal.

Q Est-ce que vos fonctions se rattachant au pilotage, actuellement occupent tout votre temps?

R Pardonnez-moi?

Q Est-ce que vos fonctions de surintendant régional de pilotage occupe tout votre temps?

R Malheureusement, oui.

Q Savez-vous depuis quand existe la fonction de surveillant régional - pardon, de surintendant régional?

R Je crois que le capitaine Gendron est le le premier ici; il y a un surintendant régional à Vancouver,

aussi.

Q Maintenant, si un problème se soulève - vous dites qu'il y a un surintendant régional à Vancouver, aussi?

R Oui.

Q Et il a des surveillants locaux sous lui?

R Oui.

Q Qui est le surintendant régional à Vancouver?

R Je crois qu'il s'appelle le capitaine Eddie.

Q Si un problème se soulève dans une circonscription, si je comprends bien, le surveillant de la circonscription vous en fait rapport, et vous-même, vous faites ensuite rapport à Ottawa, et ensuite le processus inverse se met en opération?

R Surtout pour les rapports qui concernent les accidents, n'est-ce pas; le surveillant ne s'occupe pas du tout des accidents, et c'est la même chose avec les accidents qui sont rapportés de Québec; les rapports nous sont renvoyés, et alors, si nécessaire, je vois le pilote; sinon, je fais mon rapport, en effet.

Mais je m'occupe personnellement, et moi-même, seulement en ce qui concerne les rapports de sinitres, d'accidents.

Q Dans toutes les circonscriptions sous votre juridiction?

R C'est ça.

Q Quels sont les genres de décisions que vous pouvez prendre à votre niveau, sans référer à Ottawa?
R Au sujet d'accidents?
Q Généralement, concernant l'administration du pilotage?
R Au sujet d'accidents, par exemple, j'envoie mon rapport, et généralement, si je conseille qu'il y a besoin d'une enquête plus approfondie, ils nous..... ils envoient quelqu'un, un enquêteur, et généralement, sur les autres fonctions, ça marche de moi-même.
Q Ca marche comment?
R Pour les fonctions au niveau du bureau, c'est arrêté par le surveillant, dans les bureaux mêmes.
Q Si je comprends bien, en matière d'accidents, vous faites simplement un rapport à Ottawa?
R Non, quelques fois je fais une enquête préliminaire.
Q Mais vous ne prenez pas de décision vous-même en ce qui concerne la responsabilité du pilote concerné, par exemple? Vous n'imposez pas vous-même des peines disciplinaires, s'il y a lieu?
R Non. Je peux faire des recommandations seulement. C'est-à-dire, en cas de conduite, par exemple, mais la loi est un peu difficile à ce sujet; si nous avons un pilote qui est en boisson, c'est une autre histoire.
Q Mais est-ce qu'il vous est arrivé de prendre des mesures disciplinaires vous-même?

R Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu l'occasion, non.

Q Deuxièmement, est-ce qu'il vous est arrivé de prendre des décisions au plan administratif, sans avoir à référer au préalable à Ottawa?

R Nous n'avons pas eu l'occasion, jusqu'à présent, non.

Q Vous avez été nommé quand?

R C'est-à-dire, à peu près un an.

Q Depuis..... à quel moment êtes-vous entré en fonctions?

R Je crois que c'était le vingt-neuf (29) juin l'année dernière.

Q Et durant l'espace d'un an, vous n'avez pas eu l'occasion de prendre une seule décision au plan administratif, à votre niveau, sans référer à Ottawa?

R Par exemple quoi? C'est un epu difficile de se rappeler, dans un an, un peu des décisions de tous les jours, mais.....

Q Vous rappelez-vous d'une décision affectant l'administration du pilotage, de quelque façon, soit par exemple de la façon d'allouer des pilotes aux navires, une décision à prendre en rapport avec les plaintes locales des pilotes ou de l'opération du pilotage dans une circonscription des sanctions à prendre concernant certains employés sous votre juridiction?

R ..... il y a certainement eu des plaintes,

comme je vous ai expliqué il y a quelque moment, des plaintes sur l'opération des pilotes, ou bien des conditions d'embarcation, des affaires comme ça, et je me suis occupé de ça, à chaque fois que j'ai eu une plainte quelconque, je vais faire une enquête à ce sujet, n'importe où, jusqu'aux Escoumains, quand ce n'est pas possible pour le surveillant qui reste dans sa circonscription.

Du moment qu'il y a un accident, j'y vais.

Q Une fois que vous avez fait enquête, votre enquête vous amène à certaines conclusions, n'est-ce pas?

R Je les envoie à mon tour aux autorités.

Q Vous envoyez ça aux autorités?

R Avec les recommandations.

Q Qui sont les autorités à qui vous envoyez vos recommandations?

R Au surintendant de pilotage à Ottawa.

Q Qui s'appelle qui?

R A ce moment, le surintendant, c'est le capitaine Jones, D.R. Jones.

Q Et à partir de ce moment, vous attendez de recevoir par retour du courrier ou autrement une réponse?

R On attend une réponse.

Q Est-ce que généralement les réponses viennent vite?

R C'est-à-dire, généralement, ça ne vient pas trop vite, mais quelques fois, je téléphone, ça va plus vite

comme ça. Nous avons une ligne directe depuis l'année passée

Q Une ligne téléphonique directe avec Ottawa?

R .....

Q Est-ce qu'il y a d'autres circonscriptions qui sont datées de cette ligne directe avec Ottawa, à votre connaissance?

R A ma connaissance, non.

Q Est-ce que cette ligne directe avec Ottawa a été installée à votre demande?

R Non.

Q Savez-vous sous l'instigation de qui ce développement s'est produit?

R Seulement que j'ai placé une lettre pour me dire que j'étais autorisé d'employer cette ligne qui existait; et quand je téléphone, je dois donner le nom, et j'ai un système pour l'emploi de cette ligne.

Q Mais elle existait antérieurement à votre nomination?

R Je crois, oui.

Q Elle existait à la station de pilotage?

R Non, c'est un numéro qu'on appelle, n'est-ce pas?

Q On ne vous le demandera pas.

R Merci.

Q Est-ce que vous recevez fréquemment de la visite d'Ottawa?

R Pas fréquemment, non.

Q Et est-ce que vos fonctions vous amènent fréquemment à vous rendre à Ottawa?

R Non.

Q Je crois comprendre que la majorité, donc, des décisions, se prennent soit au moyen de communications téléphoniques ou postales?

R C'est ça.

LE PRESIDENT:

Pendant que nous sommes sur le sujet, je crois que le témoin a aussi mentionné dans son témoignage antérieur toute la participation qu'il a eue relativement au pilotage dans les comités d'examen d'apprenti-pilote, le remplacement de pilote, et aussi le travail qu'il a eu à faire à Trois-Rivières, par exemple pour les obstructions du chenal. Alors, il y a ça aussi.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

D'ailleurs, Votre Seigneurie, il n'est pas question de laisser entendre que le témoin...

LA COUR:

Je le mentionne tout simplement pour ne pas que le témoin le pense.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous êtes tenu au courant des décisions prises à Ottawa concernant l'administration du pilotage qui tombe sous votre juridiction?

R En ce qui me concerne, oui.

Q Vous recevez régulièrement toute communication affectant le pilotage dans les circonscriptions sous votre juridiction?

R C'est-à-dire, par exemple, je me rappelle que récemment il y a eu des rencontres au sujet de l'écluse de St-Lambert, que je n'étais pas au courant à ce moment-là.

Q Est-ce qu'il y a d'autres occasions où on aurait négligé de vous informer des développements qui se produisaient en matière de pilotage?

R A ce moment, je ne peux pas dire; je ne crois pas, mais naturellement, je ne sais pas ce qui se passe en ce moment, par exemple.

Q Mais dans le passé, depuis un an, est-ce qu'il y a des points où il s'est produit des développements sans qu'on vous prévienne?

R Pour attendre pour une réponse quelconque, quelquefois, ça prend assez longtemps; pas toujours.

Q Dans le cas que vous avez mentionné, je pense que vous référez à une lettre du ministre des Transports, avisant les pilotes d'une proposition qu'il avait faite?

R Oui. Je savais seulement par exemple qu'il y avait des occasions où il y a eu des réunions entre les pilotes et l'autorité, mais je n'avais pas de connaissance

à ce sujet.

Q Avez-vous été invité à participer à ces réunions?

R Non.

Q Avez-vous été consulté sur les décisions à prendre à cet égard?

R Non.

Q N'est-il pas vrai que ce sont des pilotes qui vous ont informé du contenu de la lettre du sous-ministre?

R Cette lettre, oui.

Q Est-ce que vous avez déjà entendu parler de demandes des pilotes de Québec pour faire augmenter leur nombre de pilotes de quatre?

R Oui.

Q Avez-vous été consulté à ce sujet?

R Oui, j'avais demandé de les accepter. La recommandation a été refusée.

Q Et cette recommandation-là s'est faite à la suite d'un examen de la situation, localement?

R Certainement, et avec le surveillant; nous nous sommes consultés, oui.

Q Est-ce que vous avez été mis au courant de la réponse par le ministre, de sa réponse au pilote de Québec, à ce sujet?

R J'ai reçu dernièrement une copie de la lettre leur disant que c'était refusé.

Q Est-ce qu'on vous consulte régulièrement, au

préalable, avant de prendre des décisions à Ottawa concernant l'opération du pilotage sur le St-Laurent?

R C'est-à-dire, par téléphone, oui.

Q Aviez-vous travaillé pour le gouvernement du Canada avant d'être dans l'administration du pilotage?

R Oui.

Q Durant combien d'années?

R Un an seulement.

Q Combien?

R Pendant un an seulement.

Q Pendant unan seulement?

R Un bateau du département des Transports.

Q Vous ne seriez pas en mesure, en conséquence, de faire quelques comparaisons entre l'efficacité de l'administration durant la dernière année comparativement à l'année antérieure?

R Non.

Q Maintenant, capitaine, vous avez donné des explications concernant le rapport de la voie maritime du St-Laurent, en rapport avec les retards à l'écluse St-Lambert?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez devant vous la pièce concernée?

R Non. Je crois que vous en avez une copie.

Q Est-ce que vous avez une copie de votre propre rapport, ici?

R Je ne crois pas.

Q Je vous remets le rapport?

R Merci.

Q Pourriez-vous nous dire combien il s'est produi de cas de retards de navires, d'après le rapport de la voie maritime du St-Laurent?

R Pardon, monsieur?

Q Pourriez-vous me dire combien il s'est produit de cas de retards de navires, d'après le rapport de la voie maritime du St-Laurent?

R Combien de retards depuis ce rapport?

Q D'après le rapport?

Q D'après l'ensemble, naturellement, parce qu'il y en a qui sont en retard par la suite de l'autre..... il y a douze occasions.

Q Douze. Pourriez-vous nous dire approximativement combien il y a eu de changements de pilotes à St-Lambert, en mil neuf cent soixante-deux (1962), à peu près?

R Non, je devrais regarder les rapports; je devrais me renseigner à ce sujet. Je ne pourrais pas vous répondre, mais c'est certainement beaucoup plus que ça.

LE PRESIDENT:

Probablement que monsieur Melançon aura cette information.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous seriez en mesure de déclarer

qu'il s'agit de plusieurs milliers?

R C'est-à-dire, les bateaux qui ont été retardés, il n'y en a pas beaucoup.

Q Pourriez-vous nous dire, sur ce nombre de douze, combien d'après vous sont attribuables - combien de retards parmi ces douze sont attribuables à la faute du pilote?

R Je crois que j'ai répondu à cette question dans ma réponse.

Q Je crois que vous avez effectivement donné des détails sur chacun des cas?

R C'est ça, oui.

Q Mais j'aimerais savoir, d'après vous, combien, et d'après ce rapport, combien sont attribuables à la faute du pilote?

R Ah, à la faute du pilote..... permettez-moi de regarder mon rapport.

Q Je vous en prie.

R Nous avons seulement un seul cas où un pilote s'est endormi.

Q Alors, à votre avis, à part le cas du pilote qui avait sommeil, les autres cas ne pourraient pas être proprement classés comme étant des retards dûs à la faute du pilote?

R Généralement, ce n'est pas la faute du pilote, non; il y a un cas où le pilote était en retard parce qu'il y avait beaucoup de trafic, et il est arrivé, je crois, deux

minutes en retard.

Q Maintenant, vous avez mentionné que vous aviez eu diverses plaintes de la part des pilotes concernant divers facteurs dans l'opération du pilotage sous votre juridiction. Vous avez mentionné que vous n'aviez pas eu de plainte de la part des armateurs concernant la situation à St-Lambert, à l'écluse de St-Lanbert; est-ce que vous avez eu des plaintes des armateurs concernant d'autres aspects du pilotage?

R Je n'ai pas eu de plaintes des armateurs, de St-Lambert - c'est-à-dire, les pilotes, pas des armateurs, non.

Q Avez-vous reçu des plaintes des armateurs concernant d'autres problêmes sous votre juridiction?

R C'est-à-dire, quand un pilote est arrivé en retard, il y a eu des occasions où un pilote maritime a été demandé au lieu d'un pilote de port, ou un pilote de port a été demandé au lieu d'un pilote maritime, mais ce n'est pas souvent; mais, en tout cas, nous devons prendre les ordres par téléphone, et quand on se trompe, c'est peut-être les armateurs qui se sont trompés; il y a possibilité, en effet, c'est-à-dire, cinquante pour cent (50%), en tout cas.

Nous devons recevoir ces commandes par téléphone; il n'y a pas d'autres manières de travailler.

Q Maintenant, je pense que ce matin vous avez

mentionné que les pilotes de la circonscription de Cornwall recevaient une indemnité pour entrer les navires dans l'écluse à St-Lambert. Est-ce que c'est vrai?

R Non, ce n'est pas vrai.

Q Est-ce que vous avez déclaré ça ou si j'ai mal compris?

R Non, vous vous êtes trompé.

J'ai dit qu'après deux heures d'attente dans l'écluse, ils gagnaient cinq dollars ($5.00) par heure, selon les règlements; et je crois que j'ai peut-être mentionné - en tout cas, je n'ai pas de notes comme vous, mais j'ai mentionné que les pilotes qui moment, disons, de Trois-Rivières, s'ils entrent directement dans l'écluse, je crois que c'est vingt dollars ($20.00) de plus; mais c'est tout ce que j'ai dit.

Q Maintenant, je voudrais attirer votre attention sur les dispositions, en matière d'apprentissage de la circonscription de Montréal, si vous voulez jeter un coup d'oeil sur vos règlements de la circonscription de pilotage de Montréal - ce matin, vous avez assez longuement élaboré sur le fait qu'il existait trois listes, et je pense que vous avez bien indiqué que vous référiez aux articles 38 à 41 du règlement de pilotage qui contient des dispositions transitionnelles?

R C'est ça, oui.

Q Voudriez-vous élaborer davantage à ce sujet,

car je crains qu'on a pu être sous l'impression qu'il s'agissait de la pratique habituelle. Quelle est la procédure quant aux dispositions normales, et quelle sera la pratique régulière ou normale une fois que ces dispositions transitionnelles seront expirées?

R Je trouve ici avec moi..... peut-être qu'il existe à ce moment - je ne connais pas la raison, et je crois que plus tard, quand nous en aurons plus sur ces 38 ou 39, jusqu'à 41, alors, ce sera différent; mais ce serait mieux de demander, disons, à un membre du jury d'examens qui a été là bien des années pour donner des renseignements tout à fait corrects, par exemple, monsieur Tremblay qui a été là assez longtemps, plus précisément.

Q Alors, vous suggérez en définitive qu'on demande à un pilote qui a été intéressé à cette question depuis plusieurs années...

R Il y a bien longtemps, oui.

Q ... pour expliquer ceci?

R Je le recommande, oui.

Q En somme, vous laissez entendre que les explications que vous avez données ce matin sont peut-être sujettes à caution?

R Ils sont selon les règlements, mais il y a l'histoire d'hier, tout ça, que je n'ai pas de connaissance personnelle, naturellement.

Q Remarquez que je ne vous en fais pas un reproche; c'est simplement pour clarifier le dossier?

R Je vous remercie.

Q En particulier, vous avez référé au fait qu'un pilote qui ne désirait pas rester plus d'un an - c'est-à-dire, un candidat à l'apprentissage qui négligeait de donner à chaque année de ses nouvelles une fois par année, était enlevé de la liste?

R C'est ça, oui.

Q N'est-il pas vrai qu'il s'agit simplement des listes transitionnelles, si on peut dire, et que cette disposition ne se retrouve pas en ce qui concerne les listes régulières qui sont éventuellement mises en application?

R Eventuellement, oui; mais nous ne sommes pas dans cette position, actuellement.

Q Vous avez eu l'occasion d'assister à combien de rencontres lors d'examens en matière de pilotage?

R Je n'ai pas compté, mais je pourrais vous dire.....

Q Plusieurs?

R Ah oui. Non seulement ici, mais naturellement à Québec aussi.

Q Est-ce que vous avez eu - est-ce qu'à votre avis les pilotes qui étaient nommés sur ces comités vous apparaissaient comme étant compétents pour remplir la fonction qu'ils assumaient?

R Certainement.

Q Est-ce qu'ils ont apporté à leur fonction tout le sérieux que vous jugiez nécessaire?

R Absolument.

Q Est-ce que vous avez eu quelques soupçons de discrimination ou de préférence, ou quelques manifestation de ce genre, lors des séances des jury d'examens?

R Non, seulement, à la dernière occasion, il y avait un apprenti qui n'avait pas réussi, la troisième fois; j'ai remarqué qu'il y en avait qui étaient un peu triste à ce sujet, mais tout de même, leur jugement n'était pas changé; c'était naturel qu'on regrette quand quelqu'un n'a pas réussi, mais à part ça, non.

Q Est-ce qu'à toutes les séances auxquelles vous avez assistées depuis que vous avez été nommé, les séances ont été prises à l'unanimité?

R Oui, après discussion, naturellement.

Q Est-ce que ce système, à votre avis, fonctionne de façon à garantir une décision équitable quant au candidat ?

R Oui.

Q Est-ce que ce système, à votre avis, fonctionne de façon à assurer le recrutement de candidats compétents au pilotage?

R Selon le règlement, oui.

Q Qu'est-ce que vous entendez par "selon le règlement"?

R Parce que si vous regardez dans les règlements, en ce qui concerne Montréal, c'est possible qu'un pilote, c'est-à-dire, un apprenti, il pourrait compléter ses années

d'apprentissage, il pourrait passer douze mois sur un bateau, et alors, il passerait un examen à nouveau - je crois qu'on appelle ça en français "maître home trade", mais pour avoir le certificat, il devrait avoir le service; vous comprenez, douze mois sur un bateau, ce n'est pas assez long, il me semble qu'il y a une faiblesse dans cette direction-là.

Q Vous parlez à ce moment-là des conditions d'admission telles que prévues aux règlements?

R A ce moment, oui.

Q Ma question, c'était en ce qui concerne la qualité du jury d'examens; je ne parle du règlement même?

R Non, ça va bien, ça marche tout à fait comme il faut.

Q Et vous croyez que les candidats sont examinés sous tous les aspects sous lesquels leur compétence professionnelle peut être appréciée?

R Sinon, j'aurais fait la recommandation, n'est-ce pas, comme vous m'avez demandé, mon devoir, auparavant.

Q Est-ce que les pilotes siégeant sur ces jury d'examens, d'après votre espérience, avaient tendance à hausser les standards ou les diminuer?

R C'est-à-dire, en général?

Q Oui.

R A hausser, oui; pas les diminuer, non.

Q Maintenant, ces jury d'examens, est-ce qu'ils

rendent une décision finale quant à l'admission ou au refus d'un candidat?

R Oui.

Q Etes-vous certain de ceci?

R Je suis..... oui, je suis certain, oui.

Q Voudriez-vous - je voudrais vous référer à une lettre que vous avez citée, provenant du surintendant du pilotage à Ottawa, qui est le capitaine D.R. Jones, et dans laquelle, je pense, vous rapportiez que l'autorité de pilotage à Ottawa avait décidé d'approuver le refus de candidat par un jury d'examens, je pense, ou encore de reculer un candidat d'une année.

R Ah oui, ils peuvent demander à ce sujet, naturellement, - je parlais seulement de ceux qui entraient dans le système d'admission, je croyais que vous me demandiez s'ils peuvent être encore une fois - si un a été refusé, mais par exemple, s'il y a un candidat ou quelqu'un qui croyait qui n'avait pas reçu..... comment on dit en français ..... pas la justice, exactement, ils communiqueraient aux autorités, certainement, et nous avons un cas, j'oublie le nom, mais il avait été retardé pendant un an, et il est venu me voir devant le jury d'examens, et après qu'on a entendu sa plainte, on a envoyé la recommandation.

Je croyais que c'était pour ceux qui allaient rentrer dans le système, que vous parlez.

Q Vous dites qu'un candidat à l'apprentissage

est choisi par votre jury d'examens, n'est-ce pas...

R C'est ça.

Q ... est-ce que lorsque vous avez choisi un candidat à l'apprentissage, vous référez ce choix à Ottawa pour confirmation, ou si c'est final à votre niveau?

R Ah non, quand nous recevons les lettres, leurs noms sont mis sur une liste; alors, ils ont des examens.

Q Maintenant, lorsque vous siégez comme jury d'examens en vue d'admettre un candidat comme apprenti, ou lorsque vous l'examinez avant d'être admis comme pilote...

R Avant de devenir pilote?

Q Oui. Est-ce qu'en fait vous ne faites pas une simple recommandation aux autorités de pilotage?

R C'est-à-dire, d'apprenti-pilote; alors, ils ont leur examen simplement, et s'ils ont réussi dans leur examen, disons que quelqu'un a réussi, et on a besoin d'un pilote, il sera le premier pilote.

Q Mais, est-ce que le jury d'examens ne fait pas une simple recommandation aux autorités de pilotage?

R Après un examen, s'ils ont réussi, ils ont réussi et ils obtiennent leur position sur la liste, et c'est tout.

Je vous ai dit, encore une fois, que mon expérience est limitée à un an; il serait peut-être mieux de demander à quelqu'un qui a passé à peu près cinq années,

par exemple, il y a des pilotes ici, ou le capitaine Gendron qui était avant moi; je ne voudrais pas vous tromper à ce sujet, n'est-ce pas.

Q Vous avez parlé de cours d'hiver aux apprentis, et vous avez dit que ces cours étaient donnés, selon vous, par des pilotes?

R Par quoi?

Q Par des pilotes des circonscriptions?

R Oui.

Q Qui organise ces cours?

R Ces cours sont organisés par le jury d'examens.

Q Ils sont organisés par le jury d'examens?

R Par le jury d'examens, oui. Encore, je recommande que ce soit - que votre question soit dirigée, s'il vous plaît, à quelqu'un qui a de l'expérience.

Q Est-ce que les pilotes qui donnet cet enseignement sont rénumérés par le ministère des Transports?

R Non.

Q Vous avez mentionné en rapport, encore une fois, avec l'apprentissage, que le règlement prévoyait un apprentissage de trois ans au minimum, n'est-ce pas?

R Oui, selon le règlement, oui.

Q Est-ce que vous avez compilé la durée effective de l'apprentissage dans les circonscriptions sous votre juridiction, ou enfin, dans la circonscription de Montréal, disons? Limitons-nous à Montréal?

R Non.

Q Est-ce que votre bureau aurait cette information pour les dix dernières années, par exemple?
R Je ne pourrais pas répondre à cette question, actuellement. Le surveillant, il a été ici une trentaine d'années...
Q Vous serait-il possible de vérifier si cette information est disponible à votre bureau?
R Oui monsieur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Si ça peut aider mon confrère, monsieur Melançon sera appelé comme témoin; sûrement monsieur Melançon sera en mesure de répondre à cette question-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je remercie mon savant confrère, mais je voulais profiter de l'occasion. Peut-être que le capitaine Catinus pourrait transférer cette question au capitaine Melançon pour qu'il soit préparé lorsqu'il viendra.

LE PRESIDENT:
Je comprends que le capitaine Melançon répondra à vos questions quand il viendra témoigner à ce sujet-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je suis sûr que monsieur Melançon sera très heureux de se faire appeler "capitaine" de l'autorité de pilotage.

Q S'il y avait possibilité d'obtenir l'information pour les vingt dernières années; je pense que ce n'est pas une affaire tellement difficile à compiler. Il s'agit de la durée de l'apprentissage.

R La moyenne de la durée, c'est-à-dire?

Q Non, la liste dans chaque cas de la durée de l'apprentissage; il ne s'agit pas de la moyenne. Depuis mil neuf cent trente-neuf (1939), dans le cas de chaque pilote admis au pilotage depuis cette date?

R .....

LE PRESIDENT:
Je comprends tout de même que dans ce temps-là, les règlements n'étaient pas ce qu'ils sont actuellement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Sûrement pas, Votre Seigneurie. Les règlements actuels sont en vigueur depuis deux ans seulement, je pense, trois ans au maximum, - depuis octobre mil neuf cent soixante et un (1961), et

les règlements d'apprentissage étaient différen antérieurement.

Q Vous avez mentionné le fait que les apprentis sont affectés aux navires et non pas à des pilotes en particulier, en ce sens que vous les allouez aux navires de la même façon que les pilotes réguliers?

R C'est-à-dire que la première année, ils ne sont pas envoyés à des bateaux de passagers, par exemple.

Q Pourriez-vous dire pourquoi ils ne sont pas envoyés sur des navires de passagers la première année?

R Non, je ne pourrais pas vous dire, mais c'est une décision qui a été prise dans le passé.

Q Qui a été prise...

R ... dans le passé.

Q Maintenant, est-ce que les corporations de pilotes - est-ce que la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central n'a pas un comité d'admission et de promotion qui siège sur le jury d'examens?

R Oui.

Q Et à votre connaissance - je ne sais si vous êtes au courant, je vous demande la question - à votre connaissance, est-ce que ce comité d'admission et de promotion à l'intérieur de l'association des pilotes n'a pas comme principale fonction de surveiller le cours d'années d'entraînement des apprentis?

R Ca doit être correct, oui.

Q Mais vous ne le savez pas plus que ça?

R Non.

Q Est-ce qu'il n'y a pas aussi une pratique établie en vertu de laquelle les pilotes qui ont un apprenti sous leur direction, à bord d'un navire, peuvent faire une mention sur la carte de pilotage quant à la qualité du service rendu par l'apprenti?

R Selon ce que j'ai vu, il y a seulement le nom de l'apprenti sur la carte, n'est-ce pas

Q Seulement le nom de l'apprenti sur la carte. Est-ce que vous avez fait une vérification réelle à ce sujet-là?

R Pardon?

Q Est-ce que vous avez fait une vérification éléborée à ce sujet?

R Non, je n'ai pas eu l'occasion.

LE PRESIDENT:

Pourriez-vous expliquer le but des questions?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Oui. N'est-il pas vrai que chaque apprenti a une carte pour chaque voyage qu'il accomplit?

R Oui.

Q Et il s'agit d'une carte additionnelle à celle que remplit le pilote concernant l'accomplissement de ses services?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Une carte qui s'appelle en anglais la "source form"?

R Additionnelle à la "source form", oui.

Q Alors, c'est une carte semblable à la "source form" que les autres pilotes ont?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd, des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il s'agit d'une carte semblable au "source form"?

R C'est plus petit; c'est comme ça, oui.

Q Je vous montre une carte intitulée "nombre de voyages en stations, apprenti, date, etc." Est-ce qu'il s'agit d'une carte semblable à celle que remplissent les apprentis?

R C'est ça.

Q Il s'agit donc d'une carte réservée aux apprentis?

R Oui, mais sur le "source form"...

LE PRESIDENT:

Q Sur la "source form" du pilote...

R Oui.

Q ... le nom de l'apprenti est indiqué?

R Le nom de l'apprenti, oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et ici, sur la carte de l'apprenti, on retrouve le nom de l'apprenti et le nom du pilote, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Votre Seigneurie, avec votre permission, je pourrais déposer comme pièce 541 la carte concernant les voyages accomplis par chaque apprenti dans la circonscription de Montréal.

LA COUR:

Q Est-ce que je comprends que cette carte-là est remplie à chaque voyage fait par un apprenti?

R Oui Votre Seigneurie.

Q Comme les pilotes sur le "source form"?

R C'est ça, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et ces cartes sont remises à l'autorité de pilotage?

R C'est avec cette carte qu'on peut voir s'ils font les voyages demandés dans les règlements.

LE PRESIDENT:

Le premier poste sur le haut de la formule "no. voyage," c'est "voyage no. " c'est plutôt le contraire. Je pensais que "voyage" était au pluriel. C'est au singulier. C'est le numér

du voyage et non pas le nombre de voyages?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On m'informe, Votre Seigneurie, qu'il s'agit du nombre de voyages accomplis par l'apprenti en cours de service; c'est-à-dire, s'il est rendu à son quinzième voyage, il mettra "15" sur la carte.

LE PRESIDENT:
Alors, le mot "voyage", serait avec un "s".

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et la même chose se produit pour les trois années, en ce sens qu'on ajoute continuellement le nombre de voyages accomplis par l'apprenti.

LE PRESIDENT:
Q Pendant que nous sommes sur le sujet, pourriez-vous nous dire si cette formule-là est remplie cimplement pour le district de Montréal et le district de Québec, ou aussi en bas de Québec?
R Non, je crois que c'est la même chose à Québec, en bas, mais nous sommes intéressés dans le bureau de Montréal, seulement aux apprentis dans cette circonscription.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, vous avez parlé des pilotes temporaires qui auraient été nommés cette année dans la circonscription de Montréal. Pourriez-vous nous dire si ces pilotes temporaires, qui ont été nommés, remplissaient par ailleurs toutes les autres conditions pour être nommés pilotes permanents?

R C'est-à-dire, il y en a qui ont passé leur examen et ils n'avaient pas tout à fait complété leur trois ans d'apprentissage; alors, ils ont dû attendre, mais pas très longtemps, jusqu'à ce qu'ils aient complété trois ans d'apprentissage; autrement, ils avaient toutes les qualifications nécessaires.

Q Alors, aucun des pilotes temporaires n'a été admis à piloter des navires sans avoir au préalable complété ses trois ans d'apprentissage?

R C'est correct.

Q Et la raison pour laquelle ces pilotes ne sont pas admis comme pilotes permanents, c'est qu'il n'existe pas de vacances à l'heure actuelle?

R Ils étaient là simplement pour remplaçer ceux qui étaient malades assez longtemps, comme j'ai mentionné ce matin.

Q Par ailleurs, ils ont toutes les qualifications requises pour être pilotes permanents?

R Certainement.

Q Maintenant, vous avez aussi mentionné le fait que les droits de pilotage qui sont perçus par l'autorité de

pilotage sont versés aux corporations de pilotes. Je pense que pour les fins de clarification du dossier, je voudrais vous référer à l'article 21, paragraphe 2, du règlement de pilotage de la circonscription de Montréal, où on déclare que les fonds appartenant aux pilotes sont versés au crédit de la United Montreal Pilots, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et non pas à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

R .....

LE PRESIDENT:

Q Et non pas à la Fédération des Corporations?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ni à la Fédération des Pilotes, ni à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, mais à la société civile intitulée "United Montreal Pilots".

ADVENANT 5:05 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL
QUEBEC

VOLUME No.: 45F

DATE: July 9, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada.

VOLUME 45 - Page 469 à 570

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 9 JUILLET 1963.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le neuvième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

W.A.W. CATINUS - TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, en rapport avec les termes d'emploi du surintendant régional, je désirerais déposer comme pièce 542 les conditions d'emploi et l'étendue de l'autorité accordée au surintendant régional des pilotes, qui apparaissent sur des formules du Service Civil du Canada contenant l'offre d'emploi.

Les formules sont déposées en anglais et en français.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Catinus, vous aviez mentionné, en réponse à une question du conseiller juridique de la Commission que les pilotes auraient reçu instructions de prendre les numéros de licences des petites embarcations causant des ennuis à la circulation maritime sur le fleuve St-Laurent, n'est-ce pas?

R Je ne comprends pas bien votre question, je regrette.

Q Vous avez donné instructions aux pilotes de prendre les licences...

R Oui, c'est ça, c'est correct.

Q Je crois que mon ami Me Jacques a mentionné hier que les règlements prévoient que ces licences doivent être indiquées sur la proue des embarcations, en caractères d'au moins trois pouces de hauteurs, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q A votre avis, est-ce qu'il est facile pour les pilotes, par exemple, dans la circonscription de Montréal, et tenant compte des difficultés particulières de navigation, par exemple, dans cette circonscription, de relever les numéros de licences des embarcations qui peuvent leur nuire?

R A mon point de vue, ce n'est pas facile; seulement, ils pourraient toujours demander à l'officier du quart, dans un tel cas, si possible, de voir le numéro.

Mais pour eux-mêmes, ça dépend où ils se trouvent. Mais en général, il me semble qu'ils s'occuperaient plus des manoeuvres du bateau où ils sont pilotes.

Q Et en outre, n'est-ce pas un fait que même un officier sur le pont du navire, à la hauteur où il se trouve, pourrait avoir de la difficulté à identifier les licences des embarcations, à distance, et surtout lorsque celui-ci se trouve simplement sur la proue de l'embarcation?

R S'ils sont à une distance quelconque, il n'y a pas de trouble; mais je crois que s'ils s'approchaient assez bien, si la visibilité est bonne - en effet, ces petits canots de plaisir ne marchent pas quand la température est mauvaise - je ne crois pas que ça représente de la difficulté pourl'officier du quart.

Q A condition que l'embarcation ne soit pas en direction diagonale à celle du navire?

R Naturellement, ça s'explique soi-même.

Q Les sketches du pont de Trois-Rivières - des travaux, pas du pont - les sketches des travaux en vue de l'érection du pont de Trois-Rivières ont-ils été distribués à d'autres personnes qu'aux pilotes, dans la circonscription de Montréal?

R Je les envoie à la compagnie Canada Steamship Lines, parce qu'ils sont des navires qui descendent sans pilote, ceux qui vont à Tadoussac et les autres; pour les envois, j'ai reçu une lettre de remerciements.

Q Alors, vous avez envoyé seulement à Canada

Steamship Lines, en outre des pilotes...

R Non, j'ai aussi envoyé tout ça à l'autorité à Ottawa, et ils m'ont dit qu'ils allaient émettre, à ce sujet, ce qu'ils appellent en anglais un "notice to mariners" pour ceux qui ne reçoivent pas ce petit dessin.

Q Est-ce que cet avis aux marins est sorti, à l'heure actuelle?

R Je ne l'ai pas encore reçu.

Q Quand avez-vous envoyé ces documents à Ottawa?

R Je crois que c'est dans le rapport, j'ai lu la lettre, et la date était dans la lettre. Ca prendrait quelque temps pour voir exactement la date, mais quand j'ai lu la lettre que j'ai envoyée aux autorités, la date était incluse, c'est-à-dire.

Q Vous pourriez peut-être donner une date approximative; je n'ai pas besoin de la date exacte.

R Si vous permettez, je vais regarder...

Q Je vous en prie.

R ..... la lettre a été empruntée, elle n'est pas dans ma filière, mais la réponse que j'ai reçue de l'autorité est en date du vingt-cinq (25) juin.

La lettre - ma lettre, la date était du dix (10) juin.

Q Vous avez envoyé, le dix (10) juin, des sketches des travaux au pont de Trois-Rivières, à Ottawa, et vous dites, le vingt-cinq (25) juin, vous avez reçu une

réponse d'Ottawa?

R La date de la lettre est le vingt-cinq (25) juin.

Q Le vingt-cinq (25) juin, on vous faisait parvenir une réponse d'Ottawa, et à votre connaissance, l'avis aux marins n'a pas encore été publié?

R .....

Q N'est-ce pas?

R C'est correct.

Q Ce qui laisserait, en définitive, un délai d'un mois entre le moment où vous avez envoyé votre lettre à Ottawa et la date d'aujourd'hui, sans qu'il y ait eu publication d'avis aux marins?

R Non, ce n'est pas exactement correct, parce que je n'ai pas encore - j'ai été très occupé, comme vous l'avez vu, cette semaine et la semaine dernière, et c'est possible que cet avis est arrivé, que je ne l'aie pas encore eu. En tout cas, la lettre que j'ai écrite en date du dix (10) juin, c'était une première lettre, et plus tard, j'ai envoyé une autre lettre en date du vingt-six (26) juin, avec, comme je dis ici "enclosed is a sketch," c'est-à-dire, pour envoyer les détails que nous avons reçus de la part de la compagnie.

O Dans votre lettre du dix (10) juin, vous n'avi pas encore le sketch en question?

R Malheureusement, je n'ai pas la lettre ici, mais il y avait..... comment on dit ça..... un sketch préli-

minaire.

Q Un sketch préliminaire?

R Oui.

Q Maintenant, ces rencontres que vous avez eues avec les représentants de la Corporation du Pont de Trois-Rivières, sous l'instigation de qui ont-elles été convoquées?

R Du moment que j'ai reçu une plainte au sujet des radoubs, ils ont commencé leur travail dans les environs du nouveau pont à Trois-Rivières, j'ai reçu ça de la part de monsieur Hamelin.

Q Qui est monsieur Hamelin?

R Il est le président, cette année, de la Corporation des Pilotes, et alors, ensuite, le jour, après avoir reçu sa plainte, je suis allé faire visite avec monsieur Stutchbury, qui est l'ingénieur à Trois-Rivières travaillant sur ce pont, et je lui ai expliqué qu'on avait besoin d'informations, et les dangers que ces radoubs pouvaient donner aux bateaux qui remontaient sans lumière, et c'est alors que j'ai arrangé une réunion qui a eu lieu deux ou trois jours plus tard, et à cette assemblée, comme j'ai déjà expliqué, nous avions monsieur Hamelin, monsieur Tremblay et les autres qui étaient présents, pour bien arranger l'affaire.

Q C'est une plainte qui avait été portée par les pilotes?

R Exactement, c'était une plainte qui a été reçue

qui a été envoyée par monsieur Hamelin aux pilotes.

Q Vous avez mentionné que vous vous rappelez d'un seul cas où des agents se soient plaints du fait que des pilotes désiraient obtenir des remorqueurs; dans le port de Montréal, j'imagine, n'est-ce pas?

R A ce moment, je parlais du port de Montréal, et d'une affaire qui a occupé mon attention personnelle, oui.

Le surveillant - on a reçu des autres - je suis bien sûr qu'il pourra vous répondre dans le plus grand détail.

Q Etes-vous au courant de cas où les agents auraient envoyé des remorqueurs sans que le capitaine du navire ni le pilote n'en ait commandé?

R C'est-à-dire, j'en ai entendu parler bien des fois, et quelques fois que les remorqueurs ont été commandés; et qu'ils attendaient là sans avoir été commandés par le pilote, oui.

Il y a des occasions, en effet, qu'ils arrivent quand ils ne sont pas demandés et qu'ils n'arrivent pas quand ils sont demandés.

Est-ce qu'il est permis d'expliquer une réponse que j'ai donnéehier au sujet d'informations?

Q Si la Commission le désire.

LE PRESIDENT:

Q Certainement.

R Votre Seigneurie, au sujet des informations que je reçois au sujet de n'importe quoi dans le pilotage, par exemple la question de l'écluse de St-Lambert, et les pilotes de la voie maritime du St-Laurent et les pilotes du port, on m'a demandé jusqu'à quel point j'étais au courant et je voudrais expliquer que je parlais de la correspondance à ce sujet; en effet, on m'a demandé d'arranger, quoique je n'étais pas présent moi-même, la date de la réunion - je crois que c'était avec le sous-ministre, et alors, après, naturellement, j'ai été informé, mais c'était par téléphone; mais je n'ai pas reçu une lettre, actuellement, une lettre, copie de la lettre du sous-ministre m'a été envoyée par les pilotes, ici. Mais je suis entré en communication avec les autorités, par téléphone.

Merci, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous nous dire si le service que vous fournissez en fin de semaine est le même que celui qui est fourni durant la semaine dans votre station de pilotage?

R C'est-à-dire, au sujet dupersonnel?

Q Oui.

R Au sujet du personnel, dans les stations de pilotage, je vous réfère aux listes qu'on peut vous donner pour vous démontrer qui se trouve au bureau, mais je dois

vous dire qu'à la fin de semaine, par exemple, le surveillant n'est pas au bureau, ni moi non plus, mais nous sommes - on peut nous téléphoner.

Mais les détails de ceux qui se trouvent actuellement dans le bureau, on pourrait vous donner tous les détails, le surveillant ou monsieur Monarque, c'est-à-dire, en ce qui concerne les bureaux de Montréal, Sorel et Trois-Rivières.

Q Ma question est simplement - je ne suis pas intéressé tellement au nombre des personnes...

R Non, le nombre...

Q ... ma question visait plutôt à savoir si en fin de semaine vous avez le mêmepersonnel pour fournir le même service, si vous voulez - pas les mêmes personnes, mais le même nombre de personnes, en devoir, pour fournir le service de pilotage?

R Je comprends fort bien votre question, mais, c'est-à-dire que pour m'expliquer, nous avons par exemple un surveillant - je parle seulement de Montréal - disons que nous avons un surveillant, nous avons le commis en chef pour le "despatching", et les autres qui travaillent pendant la semaine, jusqu'à vendredi soir, mais qui ne travaillent pas - ils ne sont pas dans le bureau samedi et dimanche; ceux qui travaillent le jour pendant la semaine et pendant la fin de semaine, c'est ceux qui travaillent en quarts.

Donc, à la fin de la semaine, nous n'avons pas

le même personnel, c'est-à-dire, nous n'avons pas tant de personnel; le surveillant, par exemple n'est pas là.

LE PRESIDENT:

Q Je crois qu'ici il faudrait préciser s'il s'agit du bureau régional ou du bureau de district?

R Je parle naturellement du bureau de district; le bureau régional, il n'y a que moi-même là et avec la secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Qu'il plaise à la Commission, monsieur Monarque le chef du personnel de la section, du district de Montréal, sera appelé comme témoin pour témoigner sur le nombre de personnes à son emploi, le nombre de personnes qu'il y a en devoir à chaque heure, et monsieur Viau, le chef "despatcher" sera aussi appelé à témoigner sur le nombre de gens qu'il a sous ses ordres, et de la façon dont les quarts sont tenus, à la station de pilotage, si ça peut aider.

LA COUR:

Ma question était simplement pour les fins du dossier, dans le but d'éviter toute confusion, pour savoir si l'on parlait à ce moment-là du bureau du district de Montréal ou du personnel

du bureau régional, du surintendant régional.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Si je comprends bien, monsieur Catinus, au bureau régional, il n'y a que vous et votre secrétaire?

R C'est correct.

Q Maintenant, si je comprends bien aussi, en fin de semaine, vous n'avez que du personnel subalterne; vous n'avez pas de personnes qui occupent une fonction supérieure durant la semaine, si vous voulez; les officiers supérieurs de la station ne sont pas présents en fin de semaine?

R C'est vrai, ils ne sont pas présents à la fin de la semaine; c'est possible toujours de les rejoindre par téléphone, mais ils ne sont pas en devoir à la fin de la semaine, c'est correct.

Q Est-ce que la même chose se produit à Sorel et à Trois-Rivières?

R C'est-à-dire, à Sorel, ce n'est pas tout à fait la même chose, il y a quatre commis là qui travaillent en quarts, et, donc, c'est toujours la même chose, la semaine et la fin de la semaine.

En tout cas, je suggère encore que monsieur Monarque va vous donner tous les détails.

C'est la même chose à Trois-Rivières: Il y a

un officier en charge qui n'est pas là à la fin de la semaine.

Q Très bien. Et ceci s'applique évidemmentdans le cas des dernières fins de semaine, la fin de semaine dernière, de deux ou trois jours, samedi, dimanche et lundi; vous n'aviez pas d'officier en charge durant ces trois jours?

R C'est correct, oui.

Q Et la nuit, est-ce que le même - à votre connaissance, est-ce que le même personnel est gardé en fonctions? Le même nombre de personnes?

R Encore une fois, j'aimerais diriger cette question à monsieur Monarque qui donnera tous les détails.

Le surveillant n'est pas là; je ne suis pas là moi-même.

Q Est-ce que monsieur Monarque est en mesure de répondre quant à la situation à Trois-Rivières et à Sorel?

R Ah oui, je crois, parce qu'il s'occupe de cette affaire.

Q Est-ce qu'il existe, à votre connaissance, des règlements concernant l'allocation des pilotes aux navires, ce qu'on appelle communément des règlements de "despatching", dans chaque circonscription?

R C'est correct. Monsieur Viau pourrait produire ce qui concerne le bureau de Montréal.

Q Est-ce que vous avez travaillé à la préparation de ces règlements-là?

R Non, c'était le surveillant.
Q Vous n'avez participé à aucun comité à ce sujet?
R Non.
Q Maintenant, monsieur Catinus, j'aimerais vous référer à un certain nombre de pièces que vous avez produites, ou plutôt qui ont été produites par le conseiller juridique de la Commission, en rapport avec vos termes d'emploi, et en particulier les pièces 527, 526..... si vous prenez tout d'abord la liste des accidents contenue dans la pièce 537, y couvrant les années de mil neuf cent cinquante-six (1956) à mil neuf cent soixante-deux (1962), - d'abord, pourriez-vous nous dire si cette liste comprend seulement les accidents graves ou considérables ou s'il s'agit d'une liste qui inclut aussi ce qu'on appelle communément les incidents; c'est-à-dire, par exemple, une bouée est frappée et cause pour cent dollars ($100.00) de dommages, deux cents dollars ($200.00) de dommages, ainsi de suite. Est-ce que c'est une listequi comprend tous les genres d'accidents et d'incidents?
R ..... pour bien répondre, je devrais me référer au rapport que j'ai dans mon bureau, mais il me semble qu'il y a des incidents qui ne sont pas graves, qui sont rapportés, comme on appelle en anglais "routine reports", - je regrette, je ne connais pas l'expression française.
Q En somme, cette liste a été préparée à partir

de tous les rapports que vous avez à votre bureau depuis mil neuf cent cinquante-six (1956), n'est-ce pas?

R C'est-à-dire..... oui, c'est vrai.

Q Pardon?

R Selon les rapports, selon ce que nous avons dans le bureau, oui; mais je dois vous dire que je n'étais pas là avant mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Non, je comprends très bien, mais la liste a été quand même préparée à partir des rapports que vous aviez à votre bureau?

R Oui.

Q J'ai fait un relevé des divers accidents depuis mil neuf cent cinquante-six (1956) et j'ai constaté que le nombre total des accidents et incidents dans la circonscription de Montréal est passée, en mil neuf cent cinquante-six (1956), de quatre-vingt, à, en mil neuf cent soixante-deux (1962), cinquante-neuf; les chiffres pour chaque année étant les suivants: mil neuf cent cinquante-six (1956), 80; mil neuf cent cinquante-sept (1957, 79; mil neuf cent cinquante-huit (1958), 54; mil neuf cent cinquante-neuf (1959), 59; mil neuf cent cent soixante (1960), 66; mil neuf cent soixante et un (1961), 66; et en mil neuf cent soixante-deux (1962), 59.

Maintenant, j'ai fait un relevé des causes apparaissant dans ces rapports, et est-ce que ces causes-là ont été déterminées - ont été le résultat d'enquête-

qui a été faite par un officier du ministère, à l'occasion de ces incidents-là, les causes qui sont indiquées ici, par exemple, en mil neuf cent soixante-deux (1962), l'année pour laquelle vous étiez responsable?

R Je voudrais fort bien, si ce serait possible, - dans le cas de mil neuf cent soixante-deux (1962), je pourrais vous répondre à vos question plus précisément, si je pourrais apporter la lettre que j'ai écrite au sujet de cet accident.

Q Je n'ai pas besoin - je n'ai pas l'intention de repasser chacun des 59 incidents de mil neuf cent soixante-deux (1962), ce n'est pas du tout mon intention. Ma question est simplement la suivante: Prenez le premier cas, par exemple, "steering gear failure", sous le mot "cause"?

R Oui, et la question...?

Q La question, c'est: Qui a déterminé qu'il s'agit - que la cause était le mécanisme défectueux dans la conduite du navire? Est-ce que c'est simplement le rapport du pilote, ou si c'est vous, après avoir fait enquête?

R Je dois vous dire, encore une fois, qu'à cette date-là, je n'étais pas ici; on pourrait peut-être commençer au mois de juillet.

Q Peu importe, prenez n'importe quel cas. L'idée, c'est de savoir simplement: Est-ce que cette cause a été déterminée ou vérifiée par quelqu'un du ministère,

disons, vous?

R Ah, quand je reçois un rapport, à moins que ça s'explique lui-même, - il y a des occasions qu'on peut voir dans le rapport même que c'est une affaire assez simple; si c'est difficile ou pas trop simple, je parle au pilote, et si nécessaire, je vais sur le bateau avant d'envoyer un rapport à Ottawa.

Q En définitive, nous établissons que les causes mentionnées ici ont été dans chaque cas revisées par vous-même?

R Oui, mais je voudrais fort bien voir mes rapports pour les mettre l'un contre l'autre, parce que cette liste n'a pas été préparée par moi-même.

Q Mais elle a été préparée à partir des rapports que vous aviez dans votre bureau, concernant les accidents?

R Cette liste a dû être préparée - parce que j'envoie le rapport à Ottawa, et je crois que dans ce cas, cette liste a probablement été préparée selon les documents que j'ai envoyés là. Donc, je préfèrerais...

Q Disons que la liste a été préparée à Ottawa; je pense bien que nous pouvons présumer que personne n'est intervenu pour essayer de fausser votre rapport.

LA COUR:

A moins que Ottawa ait fait une nouvelle enquête ou ait pris des renseignements additionnels.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes duSt-Laurent:
Oui, c'est vrai, Votre Seigneurie; mais dans t cas, je demanderais qu'on assigne la personne concernée.

LE PRESIDENT:
Ce que le témoin vous dit là pourrait vous aider, s'il pouvait prendre quelques cas particuliers et vérifier avec son rapport, pour voir si c'est vraiment ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Est-ce que vous avez avec vous un rapport que vous pourriez vérifier pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), ou si tout est à votre bureau?
R C'est tout à mon bureau, mais naturellement, il y a des incidents que je me rappelle mieux que les autres, par exemple, un à la date du mois d'août, il y a le Atheltemplar, qui est est venu en collision avec le Montréalais qui était ancré à Lanoraie.

Du moment que j'ai reçu la nouvelle, par exemple, dans ce cas, je suis allé là, je suis monté à bord, et, vous voyez, la cause est indiquée comme "steering gear failure."

Je me suis assuré qu'en effet c'était la cause.

J'ai eu le rapport de la part du capitaine aussi. Alors, après avoir complété mon enquête, j'ai envoyé ce rapport, et en effet, en trois mots, l'accident c'était par cause de "steering gear failure".

Je peux vous dire ça de mémoire.

Q Et si vous regardez le reste de la liste des accidents cette année-là, est-ce que vous en voyez un seul où la cause apparaîtrait comme différente de celle que vous avez indiquée dans votre rapport à Ottawa?

R Je crois que c'est impossible de répondre, franchement, à ces questions sans regarder ce rapport avec le mien; mais je regarde s'il y en a d'autres sur lesquels je pourrais me rappeler, si vous me donnez quelques minutes.

LE PRESIDENT:

Monsieur Lalonde, pendant que nous sommes sur le sujet, peut-être que pour les fins que vous recherchez, il serait bon que monsieur Catinus puisse faire cette vérification, et si vous trouvez - si le témoin vient dire plus tard que certains rapports qu'il a envoyés montrent des causes différentes et que ç'a été changé à Ottawa, ça indiquera probablement que Ottawa a fait une autre enquête. C'est ce que vous voulez établir: Si le rapport reproduit exactement, ou plus ou moins que ce qu'il a envoyé à Ottawa.

On pourrait lui demander de vérifier les rapports d'accidents pour voir si ça correspond Sinon, vous pourrez vérifier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
De toute façon, pour les fins de ce matin, il me suffirait qu'on puisse assumer, pour le moment - postuler pour le moment que les caus mentionnées ici sont sensiblement celles rapportées par monsieur Catinus à Ottawa, après enquête, quitte à ce que la preuve définitive soit faite lorsque monsieur Catinus aura vérifié.

LE TEMOIN:

R Par exemple, je me rappelle, il y en a aussi, n'est-ce pas, qui ne sont pas très graves, mais je me rappelle que le Ingabastian a eu un accident, et je crois que c'est correct, la cause serait correcte. Je me rappelle aussi...

LE PRESIDENT:

Q Quelle était la cause indiquée?

R "Pilot error" - c'est écrit en anglais, c'est pour ça que je le répète.

Q C'est très bien.

R Alors, je vois que la date suivante, le mois

d'octobre, le dix (10) octobre, le Caroline Smith, encore, voilà quelque chose que je peux affirmer, que la cause a été le courant.

Au mois de novembre, le vingt-six (26) novembre, le Charles E. Davis, je m'en rappelle, mais l'enquête a été faite par le capitaine Gendron, et ce n'est pas un rappo fini.

Le Stella Prima est encore un autre, c'est correct; le Griffon, au mois de décembre, c'est encore correct.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Catinus, de toute façon, une chose est certaine, c'est que les causes qui sont mentionnées ici ne sont pas simplement une reproduction des rapports du pilote impliqué dans l'incident ou l'accident, n'est-ce pas?

R C'est-à-dire, le rapport des pilotes - ils font leur rapport, je considère ces rapports, et je fais mes rapports, oui.

Q Dans tous les cas, les causes qui apparaîtraien ici ont été revisées ou examinées, soit par vous-même, soit encore une fois davantage par des fonctionnaires du ministère à Ottawa, n'est-ce pas?

R Oui. Pas toujours, par exemple, et davantage.. par exemple, dans le cas, au mois de novembre, à la date du

vingt-sept (27) novembre, j'ai reçu un rapport d'une collision et selon ce que j'ai vu dans le rapport des pilotes, il y en avait deux, c'est-à-dire, parce que c'était deux bateaux; j'ai envoyé simplement les rapports parce qu'il me semblait que c'était un cas qui devait être enquêté par l'enquêteur d'enquêtes qui était le capitaine Gendron, et dans ce cas-là, j'ai simplement envoyé - quand il me semble que c'est un accident suffisamment grave, alors, je l'envoie directement pour que ce soit enquêté par l'enquêteur d'accidents. Donc, dans ce cas-là, je ne pourrais pas vous dire tout à fait.

Q Bien. Encore une fois, de toute façon, il ne s'agit pas de rapport qu'un pilote aurait pu faire, par exemple, indiqué "steering gear failure", sur son rapport, et puis, vous prenez ça tout simplement et vous le reproduisez ici? C'a toujours été vérifié pour voir s'il n'y avait pas une erreur du pilote concerné, n'est-ce pas?

R Ah, il est possible; il y a des cas, je pourrais vous expliquer, il y a des cas qu'on n'a vraiment pas besoin de demander de questions, par exemple, et je me rappelle qu'il est arrivé une fois que c'était absolument certain qu'un bateau marche en avant au lieu d'en arrière, et c'est absolument sûr que le pilote n'aurait pas pu se tromper à ce sujet, ni les officiers du bateau; c'était une erreur de la part des ingénieurs. Mais généralement, il n'y avait pas de doute, dans ce cas-là, par exemple; autrement, je me renseigne absolument, toujours.

LE PRESIDENT:

Q Vous dites que vous vous renseignez. De quelle façon vous renseignez-vous?

R C'est-à-dire, Votre Seigneurie, que je parle, si nécessaire, je vais sur le bateau aussi, sinon avec le pilote, pour qu'il explique son rapport, s'il y a quelque chose qui n'est pas..... trop clair.

Q Vous parlez au pilote?

R Oui, oui.

Q Et à l'ingénieur, si nécessaire?

R Si nécessaire, oui. C'est une affaire..... auparavant, j'ai fait des enquêtes en profondeur, mais généralement, s'il me semble que c'est grave, alors, je demande des rapports de la part des ingénieurs, du capitaine, de l'officier du quart; et ces rapports sont écrits, et je les envoie à Ottawa pour qu'ils soient enquêtés.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, si nous prenons le rapport de mil neuf cent soixante-deux (1962), capitaine Catinus, pourriez-vous m'indiquer combien d'accidents ou d'incidents apparaissent comme étant indiqués - comme étant dûs à l'erreur du pilote?

R Selon cette liste, c'est-à-dire?

Q Oui.

R ..... c'est indiqué qu'il y a seulement quatre

fois..... c'est indiqué avec les mots "pilot error", sur cette liste.

Q Quatre fois, en mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Selon la liste que j'ai devant moi.

Q Et pourriez-vous nous dire combien il y a eu de voyages d'accomplis en mil neuf cent soixante et deux (1962) par des pilotes de la circonscription de Montréal?

R .....

Q Si je regarde votre rapport du vingt-cinq (25) juin mil neuf cent soixante-trois (1963), il semblerait qu'il y a eu 18,135 voyages, n'est-ce pas?

R .....

Q La troisième ligne, première page, intitulée "Montreal District".

LE PRESIDENT:

Sur quelle pièce, s'il vous plaît?

Me MARC LALONDE, c.r.,

Pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Excusez-moi, sur la pièce 534.

R 18,135, oui.

Encore une fois, au sujet de cette liste, il serait beaucoup plus exact si je pourrais apporter tous les rapports que j'ai reçus au sujet d'accidents pendant mil neuf cent soixante et deux (1962) dans la circonscription

de Montréal, parce qu'il y a peut-être d'autres petits incidents qui ne sont pas graves, mais où peut-être la faute du pilote est en montre.

En effet, elle en contient seulement 4 qui sont indiqués comme "pilot error"; c'est seulement selon la liste.

Je préfèrerais avoir les rapports pour être absolument sûr.

Q Je pense qu'il est entendu que vous devez procéder à une vérification?

R Pour bien répondre à votre question, je crois que ce serait plus correct.

Q Mais pourriez-vous vérifier à votre loisir sur les listes antérieures, et d'après la vérification que j'ai faite, il semblerait à première vue - je ne peux en garantir la qualité comptable, Votre Seigneurie, mais il semblerait que de mil neuf cent cinquante-six (1956) à mil neuf cent soixante et un (1961), les causes indiquées comme étant l'erreur du pilote sont les suivantes: En mil neuf cent cinquante-six (1956), deux; mil neuf cent cinquante-sept (1957), mil neuf centcinquante-huit (1958) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959), 0; en mil neuf cent soixante (1960), 5, et en mil neuf cent soixante et un (1961), 4. Vous pourrez vérifier et me dire si je suis dans l'erreur à ce sujet.

R Selon cette liste?

Q Oui. Maintenant, vous pourrez faire ça à l'heure du "lunch" si ça vous plaît?

R Non, je n'aurais pas le temps, alors.

Mais je vais vérifier si c'est correct pour toutes ces années, en effet; ça prendra quelque temps, mais je peux vérifier.

Q Vérifiez-les.

LE PRESIDENT:

Q Il n'est pas nécessaire, monsieur Catinus, que vous fassiez cette vérification, parce que la Commission peut la faire.

R Merci, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois comprendre que la Commission a de bons comptables.

Q Maintenant, si nous prenons la pièce 534 que vous avez produite, monsieur Catinus, et qui est la lettre du vingt-cinq (25) juin mil neuf cent soixante et trois (1963), je vois que vous parlez du district, de la circonscription de Montréal, et au premier paragraphe, vous indiquez l'augmentation ou la diminution des diverses catégories de navires, en particulier vous indiquez une augmentation de 1.88 pour cent dans les vaisseaux océaniques, une augmentation de 67.44 pour cent dans les vaisseaux

côtiers, et une diminution de 18.62 pour cent dans les vaisseaux des eaux intérieures, n'est-ce pas?

R C'est indiqué, oui.

Q J'ai moi-mêmeprocédé à une addition de tous ces navires pour en comparer l'augmentation ou la diminution totale par rapport à mil neuf cent soixante et un (1961), et j'arrive à un résultat, pour mil neuf cent soixante et un (1961), de 6,092 navires, par rapport à 5,913 en mil neuf cent soixante-deux (1962); c'est-à-dire une légère diminution sur le nombre total en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Maintenant, une question préalable: Est-ce que les navires qui sont indiqués ici - le nombre de navires qui ont pris des pilotes, est-ce que ce sont tous des navires qui ont pris des pilotes, ou enfin qui ont payé des droits de pilotage?

R Le détail, n'est-ce pas, par exemple, le tarif, tout ça, les détails ont été recherchés par mon bureau, mais certainement, je crois que je pourrais dire que nous n'avons pas d'information sur ceux qui n'ont pas de pilote; nous sommes seulement intéressés à ceux qui ont des pilotes.

Q C'a été pris à même les cartes de pilotage?

R Sans doute, oui.

Q Alors, j'ai comparé mil neuf cent soixante et un (1961) à mil neuf cent soixante-deux (1962), et on arri

à une diminution sur le nombre total des navires ayant payé des droits depilotage en mil neuf cent soixante et deux (1962), de 2.94 pour cent, c'est-à-dire près de trois pour cent; et si on compare 5,913 à 6,092, on voit que ce pourcentage est raisonnable, n'est-ce pas. Maintenant, en mil neuf cent soixante et un (1961), pour continuer, au deuxième paragraphe, vous dites qu'il y a eu une augmentation dans les revenus de la circonscription de 8.383 pour cent?

R ....

Q N'est-ce pas?

R Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît? En mil neuf cent soixante et un (1961)... ?

Q En mil neuf cent soixante et un (1961), vous avez une augmentation dans les revenus de pilotage?

R Ah oui, c'est ça.

Q De 8.383 pour cent?

R C'est ça; sur toutes ces questions, les recherches ont été faites, naturellement, par monsieur Paré qui pourrait vous donner des détails.

Q Je les prends à la face même du document; je n'ai pas l'intention de contester la validité.

R Naturellement, je ne suis pas comptable non plus. Les renseignements me sont donnés, n'est-ce pas.

Q Si on additionne l'augmentation - si on voulait comparer l'augmentation réelle du revenu global en mil neuf cent cinquante-deux (1952) par rapport à mil neuf cent soixante et un (1961), on pourrait procéder simple-

ment en ajoutant l'augmentation de 8.383 pour cent à la diminution du nombre de navires, n'est-ce pas, pour comparer avec mil neuf cent soixante et un (1961), et voir ce que ça donnerait, quelle augmentation il y aurait eu dans le tarif, pour le même nombre de navires, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et j'ai fait un calcul, et j'en arrive à une augmentation réelle de 11.323 pour cent, c'est 323 millièmes, sur l'année antérieure, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Si vous prenez maintenant - d'ailleurs, cette augmentation-là peut être due à divers facteurs, soit une augmentation de tarif ou une augmentation dans la dimension des navires concernés, étant donné que le tarif est basé sur le tonnage et le tirant d'eau, dans cette circonscription, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Si vous prenez maintenant la circonscription de Cornwall, vous rapportez une augmentation de 4.2 pour cent dans le nombre des navires?

R Oui.

Q N'est-ce pas. Et vous rapportez une augmentation de 10.56 pour cent dans les revenus globaux de la circonscription?

R C'est ça.

Q Ce qui laisse entendre que si on comparait

avec mil neuf cent soixante et un (1961), pour le même nombre de navires pilotés, ou si vous voulez, pour le même nombre d'actes de pilotage, il faudrait soustraire 4.2 pour cent de 10.56 pour cent, n'est-ce pas?

R Il faudrait, oui.

Q Et vous en arriveriez à une augmentation réelle de 6.36 pour cent?

R Oui.

Q Si vous prenez maintenant la page 3, la circonscription du port de Montréal, je m'aperçois qu'on parle toujours de la circonscription du port de Montréal; je pense qu'il y a, Votre Seigneurie, une légère erreur de formulation, la circonscription de Montréal est définie dans la loi de la Marine Marchande, et comprend tout le fleuve de Québec à Montréal, et le règlement de pilotage de Montréal contient une partie qui est la partie 3, et qui concerne particulièrement les pilotes du port de Montréal, le port de Montréal étant constitué en sections ou zones de circonscription, et n'étant pas constitué en circonscription ou en district, au sens de la loi de la Marine Marchande. De toute façon, vous avez "Montreal Harbour District", vous avez une diminution de 2.055 pour cent dans le nombre des déplacements accomplis, des déplacements de navires accomplis par les pilotes du port de Montréal?

R Oui.

Q Et vous mentionnez une augmentation dans les revenus de 1.316 pour cent au paragraphe suivant?

R Oui.

Q Encore là, étant donné qu'il y a eu une diminution dans le nombre des déplacements, si on voulait comparer mil neuf cent soixante et un (1961) avec mil neuf cent soixante-deux (1962) pour obtenir une comparaison équitable pour le même nombre de déplacements de navires, il faudrait additionner la diminution en mil neuf cent soixante-deux (1962) dans le nombre de déplacements et l'augmentation de revenu?

R Sauf que c'est marqué ici "due to any increase in traffic," ça pourrait mélanger les chiffres un peu.

Q Peu importe la cause, si vous voulez comparer, il faut ajouter la diminution dans les déplacements et l'augmentation dans les revenus?

R Oui.

Q Ca vous donnerait une augmentation réelle de 3.371 pour cent, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Et je vois, à la fin du rapport, que vous avez établi certains pourcentages d'accidents ou d'incidents par rapport au nombre d'actes de pilotage accomplis. Est-ce que c'est vous-même qui avez fait ces calculs, ou si ç'a été fait à votre bureau?

R Non, les calculs ont été faits à mon bureau.

Q Maintenant, j'imagine qu'on a utilisé pour ces calculs les rapports que vous avez produits pour la circonscription de Montréal, et qu'il existe des rapports

semblables pour la circonscription de Cornwall et pour les pilotes du port de Montréal?

R J'Imagine aussi, mais pour être absolument sûr, on pourrait demander au surveillant de bureau exactement comment il est arrivé à ce chiffre.

Q Mais dans ces rapports de district, indiquez-vous à la fois les incidents et les accidents?

R Oui.

Q Et ceux qui sont dûs à l'erreur du pilote, comme ceux qui sont dûs à d'autres facteurs, n'est-ce pas?

R Oui, c'est correct.

Q Maintenant, pourriez-vous référer à la pièce 526? Je vois que vous indiquez tout d'abord, il s'agit du revenu de pilotage dans la circonscription de Montréal - je vous ai indiqué tout d'abord qu'avant mil neuf cent soixante (1960) - à partir de mil neuf cent soixante (1960) et en reculant, il n'existe pas de charge pour le tonnage; est-ce que le tarif, à cette époque-là, n'était que sur le tirant d'eau?

R Je n'ai pas de connaissance avant mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Maintenant, vous indiquez un revenu sous la mention de "ships from and into seaway," qui, en mil neuf cent soixante-deux (1962), est de $11,376.00, pour tous les pilotes de la circonscription, c'est-à-dire, comme revenu global. Il s'agit sans doute de la somme de $20.00

versée aux pilotes qui accomplissent - aux pilotes du fleuve qui amènent un navire dans la voie maritime, n'est-ce pas?

R Je crois qu'on devrait demander à monsieur Paré, pour mil neuf cent cinquante-six (1956), n'est-ce pas?

Q Et il y aurait à ajouter à ceci un trois dollars ($3.00) de taxi. Maintenant, vous ne voulez pas témoigner là-dessus?

R Ou bien monsieur Melançon.

Q En mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962), aucun de ces chiffres n'apparaît. Est-ce qu'il y a une raison particulière?

R Non, je ne pourrais pas expliquer ça, non, c'est sans doute un changement dans les règlements, encore une fois, je vous réfère à monsieur Paré ou à monsieur Melançon.

Q Maintenant, en mil neuf cent soixante-deux (1962), vous indiquez un revenu global pour la circonscription de $1,735,275.56, et je retrouve ce montant dans votre rapport du vingt-cinq (25) juin mil neuf cent soixante et trois (1963), pièce 534.

Maintenant, on indique dans votre rapport que de ceci a été retenue une somme de dix pour cent (10%) comme contribution au fonds de pension ou à la caisse de

pension?
R Oui.
Q Soit $173,527.56. Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle cette mention n'est pas faite sur le bilan, - le tableau qui est produit ici?
R Ah non, je ne connais pas la raison.
Q Maintenant, je vois que vous aboutissez à 24 centièmes de pilotes et soixante et deux centièmes de pilotes et un dixième de pilotes, et des demi-pilote; qu'est-ce que vous entendiez par des pilotes effectifs?
R Vous regardez en ce moment... ?
Q Pièce 526, 4ième ligne du bas de la page.
R 526.....
Q Le bas de la page. Vous avez une mention "number of effective pilots," sous l'item "individual earnings", à la quatrième ligne du bas de la page.
R Oui. Encore une fois, je vous réfère au surveillant, c'est-à-dire, pour expliquer exactement comment il est arrivé à ce chiffre, si, par exemple, je peux expliquer assez simplement, s'il y avait cent pilotes, et, pendant la saison, disons que nous avions un pilote qui était malade pour six mois, "effective pilot", alors, 99 et demi, mais il pourrait mieux expliquer.
Q Vous n'avez pas de connaissance personnelle assez poussée à ce sujet-là pour témoigner?
R Je ne pourrais pas vous dire exactement comment ce chiffre...... comment on est arrivé à ce chiffre, c'est ça.

Q Maintenant, vous avez une mention à la page 2 de la pièce 526, page 2, intitulée "avereage trip duration," qu'est-ce qu'on entend par "un voyage"?

R ..... alors, je crois que ce serait possible d'avoir plusieurs opinions, n'est-ce pas; pour moi, un voyage, c'est: Du commencement à la fin. C'est un voyage, c'est-à-dire, si on ne compte pas l'égalisation des voyages, par exemple un voyage qui ne va pas directement de Montréal à Trois-Rivières pourrait être la partie d'un voyage.

Q Vous entendez - ce que je veux savoir, c'est: Qu'est-ce qu'on entend par durée moyenne de voyage tel qu'apparaissant à la page 2 de cette pièce?

R Si vous remarquez, il n'y a rien là en mil neuf cent soixante-deux (1962); et avant ça, je vous réfère encore une fois au surveillant ou au capitaine Gendron qui était ici dans ce temps-là.

Q Qui a préparé ce document?

R Les détails ont été préparés par le surveillant dans le bureau de Montréal.

Q Qui a préparé la pièce 526 qui est produite, que vous avez entre les mains, comme pièce?

R Les détails ont été préparés et envoyés à Ottawa par le surveillant, monsieur Melançon.

Q Voulez-vous dire que la pièce, l'ensemble de la pièce a été préparé à Ottawa?

R Non, ç'a été envoyé à Ottawa par notre bureau.

Q Ce document que vous avez produit, est-ce qu'il vous a été expédié d'Ottawa, ou s'il a été préparé à votre bureau à Montréal?

R Ce document a été préparé au bureau à Montréal et envoyé à Ottawa.

Q Qui l'a préparé?

R C'est-à-dire, ç'a été préparé entre monsieur Paré et monsieur Melançon, selon le rapport...

Q Etes-vous en mesure de témoigner quant à quoi que ce soit contenu dans ce document?

R Non, pas sur les chiffres, ici, non. Je les accepte parce que ce sont selon les rapports.

Q Si on prend maintenant la pièce 527, concernant les pilotes du port de Montréal, est-ce que la situation est la même?

R La situation est la même.

Q Vous n'êtes pas en mesure de témoigner concernant l'interprétation à donner à ce document?

R Non, je réfère au surveillant et..... à monsieur Paré.

Q Maintenant, vous avez juridiction concernant les pilotes de la circonscription de Cornwall, n'est-ce pas?

R C'est correct.

Q Vous savez que les pilotes de la circonscription de Cornwall mènent des navires jusqu'à l'écluse Snell, en territoire américain?

R Oui.

Q Qu'arrive-t-il - est-ce que vous faites enquête en cas d'accident?
R Pardon?
Q Vous faites enquête en cas d'accident maritime?
R C'est correct, oui.
Q Qu'arrive-t-il si un navire a un accident ou un incident entre St-Régis et l'écluse Snell, en territoire américain?
R Alors, l'enquête est faite par les autorités américaines, la garde côtière américaine.
Q Et est-ce que la garde côtière américaine est en mesure de prendre des sanctions contre les navires ou les pilotes opérant dans cette partie de circonscription?
R Contre un navire; mais contre les pilotes, je ne pourrais pas répondre à cette question, en ce qui concerne..... disons que c'est un pilote canadien, je crois que peut-être on pourrait faire des représentations, mais je ne pourrais pas répondre à la question en ce qui concerne le pilote.
Q Est-ce qu'il est arrivé à date, à votre connaissance, un accident ou un incident impliquant un pilote canadien entre St-Régis et l'écluse Snell?
R Non, pas à ma connaissance.
Q En définitive, vous n'avez aucune juridiction en matière d'accident ou d'incident concernant..... survenant entre St-Régis et l'écluse Snell, n'est-ce pas?
R C'est correct, oui.

Q Mon confrère vous a posé certaines questions concernant un navire appelé Carl Schneiderman?

R Oui.

Q Je m'excuse, mais je n'ai pas très bien compris votre réponse à ce sujet?

R La question était quoi?

Q Je pense qu'il s'agissait du problème des navires enregistrés dans le Commonwealth, et qui naviguaient sans pilote dans la circonscription de Cornwall, si ces navires sont côtiers ou navires de lacs, ils sont exempts du pilotage, du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Cornwall, Maintenant, il y a une section internationale, de St-Régis à l'écluse Snell qui est totalement en eau américaine, et là, la législation américaine prévoit que seuls les navires de lacs canadiens et américains sont exempts du pilotage obligatoire dans la circonscription de Kingston, qui, d'après les règlements, ce serait de la frontière canado-américaine à St-Régis jusqu'à Kingston, et la situation est la suivante, semble-t-il: C'est que vous ayiez là un navire ou des navires de lacs enregistrés dans le Commonwealth, qui, en eau américaine ne prendrait pas de pilote, et je crois que vous avez eu de la correspondance à ce sujet?

R C'est le surveillant à Cornwall qui a attiré mon attention, premièrement, à ce sujet, et c'était le Carl Schneiderman, le nom du bateau.

Alors, j'ai téléphoné à la compagnie concernée et aussi, j'ai envoyé ces rapports à Ottawa, et ensuite, j'ai des copies de lettres qu'ils ont envoyées non seulement à la compagnie pour laquelle travaille le Carl Schneiderman, mais les autres compagnies qui ne prenaient pas de pilote, dans le district numéro 1, entre St-Régis et l'écluse Snell, j'ai des copies de ces lettres ici si vous les désirez.

Q Où en est la situation à l'heure actuelle, à cet égard?

R C'est-à-dire que la copie de la lettre que j'ai reçue ont été envoyées par les autorités aux compagnies concernées pour leur dire que selon les règlements, ils devaient avoir un pilote, ou bien de la circonscription de Cornwall, ou bien représentés par les américains, les autorités américaines, c'est-à-dire, et jusqu'à présent, je ne sais pas jusqu'à quel point c'est avancé, sauf qu'ils ont reçu cette lettre; jusqu'à présent, à ma connaissance, ils ne prennent pas encore de pilote.

J'ai la copie de la lettre si vous la désirez.

Q Est-ce que vous leur envoyez une facture pour paiement des droits depilotage?

R Pas à ce moment, nous attendons - c'est-à-di nous attendons que la position soit rectifiée par le surveil-lant du pilotage à Ottawa.

Alors, quand nous recevrons des instructions,

on prendra, si nécessaire, les mesures contre cescompagnies, si c'est nécessaire.

Il me semble que je pourrais vous donner une copie d'une de ces lettres, pour voir.

Q Peut-être que la Commission est intéressée?

LE PRESIDENT:
C'est très bien. Le témoin pourra la produire tout à l'heure. Si elle n'est pas trop longue, vous pourriez peut-être la lire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
My Lord, it is a letter dated June 17th.

LE PRESIDENT:
Est-ce que la lettre est en anglais?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Yes My Lord.

(La lettre est lue en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Catinus, vous avez mentionné, je crois qu'une des responsabilités est de voir à l'application d'un certain nombre de règlements affectant la navigation

maritime sur le St-Laurent, tel que le règlement de pollution des eaux, par exemple?

R Ah oui.

Q D'après votre expérience, est-ce que vous croyez que les pilotes sont le corps approprié, ou l'organe approprié pour effectuer une telle surveillance?

R C'est-à-dire, ils sont en place pour voir s'il y a - ils surveillent par le fait qu'ils sont dans un endroit où il pourrait y avoir une infraction quelconque, pas comme pilote nécessairement, mais comme vous et moi, n'importe où, n'est-ce pas, si je voyais qu'il y a une infraction quelconque, je ferais un rapport, parce que c'est pour le bien-être du pays, et ils font de même, sans doute.

Q Est-ce qu'il existe un autre organisme qui se charge de faire une telle surveillance, en outre des pilotes, sur le St-Laurent, à l'heure actuelle?

R Une autre organisation? Pas à ma connaissance; si ça existe, je n'ai pas de connaissance à ce sujet-là.

LE PRESIDENT:

Q Pendant que nous sommes sur le sujet, y a-t-il, dans le port de Montréal, une police du port?

R Non, c'est-à-dire, dans le port de Montréal, la police du port, mais...

Q Pas pour les quais; j'entends, sur le fleuve?

R Non, pas sur le fleuve.

Q Si je ne me trompe, à Québec, il y a une sur-

veillance du port qui était effectuée il y a quelque temps par les bateaux de la police montée?

R Ah, c'est partout, la police montée, oui, mais pas de police du port; seulement, dans le port même, sur les quais, à Montréal...

Q Alors, pour la surveillance de la pollution des eaux par les navires non licenciés ou n'ayant pas de ceinture de sauvetage, etc., il y a quelque chose, je crois, à ma propre connaissance, mais je me demande si ça existe à Montréal?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois qu'il existe, sur tout le fleuve, la Gendarmerie Royale du Canada qui dispose cependant de moyens très limités pour effectuer cette surveillance.

Q Vous avez reçu des plaintes de la part des pilotes ou des commentaires de la part des pilotes, concernant par exemple le cas où un capitaine de navire refuserait sans raison ou motif raisonnable, sans excuse, des services d'un pilote - qui aurait demandé un pilote à la station de pilotage?

R Je ne me rappelle pas d'un tel cas, sauf que c'est arrivé dernièrement, c'est-à-dire, je crois, c'était le jour d'avant-hier, mais.....

Q Ma question, c'était plutôt: Est-ce que vous

n'avez pas reçu de la correspondance de la part des représentants des pilotes, concernant l'interprétation à donner à l'article 350 de la loi de la Marine Marchande du Canada?

R Oui.

Q Et cet article 350 prévoyait qu'au cas où un capitaine de navire refuse les services d'un pilote sans excuse raisonnable, ce navire doit payer quand même les droits de pilotage de la même façon que si les services du pilote avaient été acceptés? Je réfère en particulier...

R Oui, j'ai reçu une lettre, c'est-à-dire, de la part des avocats...

Q De moi-même?

R Je crois que vous avez aussi la lettre..... oui, je crois que vous avez la copie, par exemple, de la réponse.

Q Est-ce que vous avez référé cette lettre à Ottawa pour commentaires ou informations additonnels?

R Oui.

Q Et quelle réponse avez-vous eue à cet égard?

R Si vous permettez quelque moment, je pourrais vous donner la copie de la lettre.

Q Si mon savant confrère désire que la lettre expédiée par les avocats de la Corporation soit entrée dans le dossier, je n'ai aucune objection.

Avant que nous passions à ceci, Votre Seigneurie, mon confrère monsieur Jacques attire mon attention

sur les règlements concernant la pollution due à l'huile, intitulés "Oil Pollution Prevention Regulation p.c. 1960-166, section 15".

Pourriez-vous, s'il vous plaît, lire à la Commission les deux lettres que vous avez reçues, à moins que la Commission désire que les lettres soient simplement déposées? Voudriez-vous s'il vous plaît les lire?

R Premièrement, votre lettre à ce sujet, et la réponse, la lettre que j'avais reçue était en date du deux (2) novembre mil neuf cent soixante-deux (1962), et le sujet était: Renvoi des pilotes par les capitaines de navires. La lettre m'était adressée et puis "Le 15 octobre dernier, "nous vous faisions parvenir une lettre au nom de la Cor- "poration des Pilotes du St-Laurent Central concernant "certains incidents en rapport avec le renvoi de pilotes "par certains capitaines de navires.

A cette occasion, nous vous soulignions les "objections fondamentales qui existent à une telle pratique "et nous demandions de bien vouloir utiliser votre autorité "pour y mettre fin.

Nous vous mentionnions en outre qu'en cas "de tel renvoi, le navire devrait être forcé de payer au "moins le tarif d'une annulation de départ. Cependant, "après vérification ultérieure dans la loi sur la Marine "Marchande, nous croyons que les dispositions de la loi

"vont encore même plus loin que cela. En effet, l'article "350 de la loi sur la Marine Marchande est très claire à ce sujet. On y lit le paragraphe 2 le texte suivant:

'Tout pareil navire dont le capitaine...

C. Ayant fait le signal d'appel de pilote "n'accepte pas les services d'un pilote breveté qui les lui "offre par suite de ce signal,

Est passible de payer à l'autorité de pilotage "de la circonscription, à titre de droit de pilotage, la "somme qui aurait été payable au pilote si ses services "avaient été acceptés.'

Etant donné le texte de cet article, nous "sommes d'avis que, si un capitaine ou un agent décide de "lui-même de refuser les services d'un pilote, l'autorité "de pilotage devrait voir à percevoir de ce navire le plein "tarif et non seulement les frais d'annulation de départ, "dans un tel cas. Nous sommes convaincus que si la loi "était appliquée avec rigueur à ce sujet, les quelques "incidents qui se sont produits dans le passé ne se répé- "teraient pas et l'autorité de pilotage assumerait ainsi "les pouvoirs que lui accorde la loi.

Espérant qu'il vous sera possible de "prendre les mesures appropriées dans le plus bref délai, "nous vous prions d'agréer, etc.," et la lettre est signée

par Me Marc Lalonde.

J'ai envoyé une copie de cette lettre à Ottawa. Vous désirez que je lise la lettre?

Q Peut-être la copie de la réponse, s'il s'agit simplement d'une transmission - est-ce que vous avez fait des recommandations dans votre lettre?

R J'ai demandé pour l'interprétation de cette lettre.

Q Quelle interprétation avez-vous reçue?

R J'ai reçu une lettre en date du mois d'avril, le neuf (9) avril mil neuf cent soixante-trois (1963), adressée à moi. La lettre est en anglais. Vous permetttez, Votre Seigneurie.

(Lecture en anglais de la lettre).

J'ai envoyé copie de cette lettre en date du 11 avril.

LE PRESIDENT:

Q A monsieur Lalonde? Vous avez adressé copie de cette lettre à monsieur Lalonde?

R Excusez-moi, c'est correct, Votre Seigneurie, je l'ai envoyée à monsieur Lalonde.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que monsieur Seeley est un employé du

ministère à Ottawa?

R C'est correct.

Q Est-ce qu'il est conseiller juridique au ministère?

R Pardon?

Q Est-ce qu'il est conseiller juridique?

R Non.

Q Quelle est sa fonction et son titre?

R Il assiste le surintendant de pilotage, le capitaine Jones, n'est-ce pas.

Q Il est lui-même, je pense, capitaine Seeley?

R C'est ça, oui.

Q Maintenant, c'est la seule communication que vous avez eue d'Ottawa à cet égard?

R Pas un autre mot.

Q Maintenant, d'après votre expérience, capitaine Catinus, même si cette expérience n'est que d'une année dans vos fonctions, est-ce que jugez qu'il y aurait avantage pour l'administration du service de pilotage à avoir uneplus grande décentralisation de l'administration?

R C'est mon point de vue, oui.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:

Q Puis-je vous poser une autre question, monsieur

Catinus: Vous avez mentionné le cas de refus de pilote, il y a deux ou trois jours. Est-ce que vous êtes au courant des circonstances entourant ce cas? Avez-vous enquête à ce sujet?

R Non, pas à ce moment; j'étais occupé ici, je n'ai pas pu faire enquête.

Q Vous n'êtes pas en mesure de témoigner là-dessus?

R Pas du tout, non, pas à ce moment.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Capitaine Catinus, si je comprends bien votre témoignage, la documentation que vous avez produite sous les cotes 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534 et 535, cette documentation n'a pas été préparée par vous-même?

R Je n'ai pas la liste ici, mais par exemple, le 527, 526 n'ont pas été préparés par moi-même, non.

LE PRESIDENT:

Q Une seconde, nous allons sortir tous ces documents-là et nous allons vous les montrer pour que vous puissiez répondre exactement à la question.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Je peux lui en donner la description.

LE PRESIDENT:

On va les lui montrer. Alors, c'est de 522...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

524...

LE PRESIDENT:

... à ...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

A 535.

LE TEMOIN:

R En ce qui concerne 524, cette liste a été préparée par le surveillant de district à Montréal.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

Q Et les autres?

R Et demême avec 525, 526, 527.

Q 528?

R 528.

Q 529?

R 529.

Q 530, 531, 532?

R 530, 531, 532. Je ne suis pas sûr pour 535. 533, je crois que c'est Ottawa. 534 a été pris par moi-même

avec les chiffres, l'information qui m'a été donnée par ou bien le surveillant ou bien monsieur Paré.

Q Et 535?

R Je crois que 535 a dû être préparé à Ottawa; je n'ai pas de connaissance personnelle en ce qui concerne ce document.

Q Alors, à moins que je me trompe, à part des exhibits 533 et 535, le surveillant local ou monsieur Paré seraient des témoins habiles à témoigner sur ces questions?

R C'est correct.

Q Il a été question, l'autre jour, au cours du contre-interrogatoire de monsieur Burnside, directeur de l'opération de la voie maritime, de l'obligation pour les pilotes de la voie maritime d'avoir des licences d'opérateur de radio-téléphone?

R Dans la voie maritime, oui.

Q Pourriez-vous dire qui était responsable pour cette exigence?

R Encore, ce sera le surveillant du district, monsieur Melançon...

Q Mais c'est un fait que tous les pilotes de la voie maritime doivent obtenir une licence d'opérateur de radio-téléphone?

R Je n'ai pas entendu des requêtes...

Q Mais c'est un fait que tous les pilotes opérant dans la voie maritime doivent obtenir une licence d'opérateur de radio-téléphone?

R C'est correct.

Q Est-ce que la même exigence existe pour les pilotes du district de Montréal?

R Non, parce que..... non.

Q Est-ce que vous êtes au courant de la raison de cette exigence?

R C'est-à-dire, je peux vous donner une opinion: Dans la voie maritime du St-Laurent, c'est obligatoire pour les bateaux d'avoir les appareils, sur la demande de la voie maritime.

Tandis que, par exemple, les bateaux qui montent jusqu'à Montréal, il y en a toujours parmi eux des navires qui montent sans ces appareils. Donc, il me semble que c'est peut-être pour cette raison; tandis que c'est obligatoire dans la voie maritime.

Q Est-ce qu'il est à votre connaissance, capitaine Catinus, que la plupart des bateaux de la mer, allant dans la voie maritime, louent les appareils de radio-téléphone uniquement pour le voyage de Montréal sur les lacs?

R Ce n'est pas à ma connaissance; je sais que la plupart des bateaux ont ces appareils, mais je ne pourrais pas vous dire exactement combien doivent louer ces appareils à Montréal, je n'ai pas de connaissance personnelle à ce sujet.

Q Est-ce qu'il est à votre connaissance qu'une

bonne partie, sinon la majeure partie des navires de la mer naviguant à l'est de Montréal n'ont pas d'appareil de radio-téléphone?

R De temps en temps, je vois la liste des bateaux qui ont ces appareils, et c'est à ma connaissance que la plupart ont ces appareils.

Q La plupart des bateaux de la mer?

R C'est-à-dire, qui viennent de l'est à Montréal.

Q Mais vous n'avez pas fait d'expertises? Vous n'avez pas fait de vérification?

R Non, personnellement, je n'ai eu aucune occasion jusqu'à présent.

Q Maintenant, au cours de votre témoignage d'hier, vous avez parlé d'une expertise faite par Campbell and Company?

R Ils commencent, ils viennent de commençer.

Q Est-ce que vous pouvez nous donner plus de précision sur cette compagnie? Ils sont des experts en quoi?

R Non, je n'ai pas de détails à vous fournir, je n'en connais pas; seulement qu'on m'a dit par téléphone qu'ils allaient venir, et la façon et la manière qu'ils font leur enquête, nous devons faire des rapports, mais c'est selon leur direction; en détail, je ne pourrais pas vous dire.

Q Est-ce que c'est une firme de Montréal?
R Je crois bien, oui.
Q Est-ce que ce ne serait pas la firme de J.P.R. Campbell and Company qui sont des experts...
R Je suis presque prêt à dire, je ne suis pas absolument sûr, je crois que vous avez raison, c'est J.P.R. CAmpbell.
Q Pour employer l'expression anglaise, ils sont des "marine surveyors and navalarchitecs"?
R C'est correct.

LE PRESIDENT:

Q Pendant que nous sommes sur le sujet, pourriez-vous préciser quel genre d'enquête ils font actuellement?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Est-ce que vous pourriez répondre à cette question de Sa Seigneurie, sur le genre d'enquête ou l'expertise qui est en cours?
R Non Sa Seigneurie. Ils ont demandé quelques rapports, mais je ne pourrais pas vous donner des détails parce qu'ils ne les ont pas donnés eux-mêmes.

LE PRESIDENT:

Q Qui a demandé cette enquête?
R Je n'ai pas de connaissance personnelle, mais

je crois que c'est le sous-ministe qui a demandé cette enquête, mais je ne pourrais pas jurer qu'en effet c'était le sous-ministre.

Q Ca n'origine pas de votre bureau, ici?

R Non Votre Seigneurie, ça origine de Ottawa. J'ai reçu un coup de téléphone pour me dire qu'ils arriveraien

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Vous avez reçu un coup de téléphone de qui?

R De Ottawa, c'est-à-dire, je ne peux pas jurer le nom, mais je crois que c'est de la part du surintendant des pilotes, il semblait que c'était sa voix, mais en effet, c'est un coup de téléphone que j'ai reçu pour dire qu'ils allaient venir.

Q Et ce coup de téléphone était à votre autorité de passer les renseignements exigés par cette firme?

R Vous avez raison.

Q Est-ce qu'on vous a donné le but recherché par l'enquête?

R Excusez-moi?

Q Est-ce qu'on vous a donné quel était le but recherché par l'enquête?

R Non, pas précisément, non.

Q Maintenant, il a été question hier également..

R C'est-à-dire, excusez-moi, ils ne m'ont pas donné le but, mais c'est-à-dire que je sais que l'enquête

est le résultat de la dispute entre les corporations, c'est-à-dire les pilotes de la voie maritime du St-Laurent et ceux du port, n'est-ce pas.

Q Maintenant, sur un autre sujet, il a été questi au cours de votre témoignage hier des apprentis-pilotes. Est-ce qu'il est à votre connaissance que certaines compagnie de navigation désirent plus ou moins la présence d'apprentis-pilotes sur leurs navires?

R Je n'ai aucune connaissance à ce sujet; je n'ai pas entendu parler, je n'ai pas vu de lettre à ce sujet. Donc, je n'avais pas de connaissance personnelle.

Q Mais tout de même, il y a une certaine classe de navires sur lesquels les apprentis-pilotes ne sont pas affectés?

R C'est-à-dire, il y a des compagnies qui donnent une gratuité pour leur voyage, et il y en a qui ne le font pas, et je crois que c'est payé, par exemple, par les compagnies qui sont dans la Shipping Federation; il y en a qui ne sont pas dans la Shipping Federation, et ils ne payent rien.

Q Et si la compagnie ne paye pas une gratuité, vous préférez envoyer des apprentis sur des bateaux qui les payent?

R Je ne sais pas si j'ai une préférence moi-même, mais je crois que ça serait comme il faut, enfin, les employés aiment bien être payés pendant leur apprentissag

Q Maintenant, quelle est en moyenne cette gratuité?

R C'est: Douze dollars ($12.00) la première année et quinze dollars ($15.00) après ça par voyage, c'est-à-dire.

Q Douze dollars ($12.00) par voyage. Et dans la circonscription de Montréal, un voyage, c'est un voyage complet, à Québec?

R Pour les apprentis, c'est ça, oui.

Q Maintenant, est-ce que l'apprenti-pilote doit voyager à ses frais? S'il doit revenir par voie terrestre, par exemple?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a des cas où un apprenti est envoyé même sur un navire qui ne paie pas une gratuité?

R Ils sont envoyé sur un navire qui ne paie pas cette gratuité, je crois, oui.

Q Comme question de fait, à moins que les apprentis ne soient envoyés sur des navires qui paient la gratuité, un apprentissage est entièrement aux frais de l'apprenti-pilote?

R Oui.

Q Quoique vous n'ayiez pas participé de façon intense ou complète à la préparation de certains exhibits, entre autre, je crois que vous avez mentionné que l'exhibit 528, par exemple, donnant le "work load", pour employer l'espression anglaise, des pilotes. - pourriez-vous dire

à la Commission si l'information sur laquelle on s'est basé pour établir les statistiques contenus dans cette pièce a été prise des formules de source de pilote, les "source forms"?

R Je crois bien, je ne sais pas depuis quand, mais ils ont des machines qui font..... comment on dit ça, enfin..... qu'ils ont à Ottawa pour ces informations sur le "source form".

Q N'est-il pas exact que les heures de travail des pilotes telles que mentionnées dans les "pilot source forms" ne donnent les heures que de l'embarquement du pilote sur le navire, et l'heure de son débarquement?

R C'est correct.

Q Est-ce que je dois comprendre également que ces formules ne donnent aucun renseignement sur les retards, à moins que ce retard équivaille à une détention?

R Je crois que c'est correct; on pourra demander, pour être sûr, dans ce cas-là, à monsieur Paré

Q Maintenant, il a été question hier des bateaux de plaisance qui gênent la navigation. Pouvez-vous nous dire si à votre connaissance une patrouille est faite du fleuve pour s'assurer de l'application des règlements de la rivière St-Laurent, et je réfère entre autre à l'exhibit 538, PC 1924 - 1925, Canada Shipping Act, St.Lawrence River regulation, et tout particulièrement à la section 7 de cette pièce, et je donne une traduction vite. On exige par exemple que les navires d'un tirant d'au moins neuf pieds

(9') évite de se servir des eaux profondes près de la Pointe-aux-Trembles , en haut, entre la bouée 5 M de St-Ours, la traverse de St-Ours, jusqu'à la bouée 104 et 116, et ensuite entre les bouées 122 M et 124 M, ainsi que la partie supérieur du Lac St-Pierre, entre le pont St-Françis et le pont des Anglais également, ou près du port St-François, et également entre Batiscan et Cap Charles, en bas de Québec, le chenal dragué. Est-ce qu'il y a une patrouille pour empêcher ces petits navires...

R Non, je ne crois pas qu'il y ait une patrouille là, seulement, c'est le M P, mais il n'y a pas de patrouille à ma connaissance, je ne crois pas.

Q Est-ce qu'il est à votre connaissance que malgré ce règlement de la rivière du St-Laurent, des navires de tirant d'eau de moins de neuf pieds (9') emploient d'une façon régulière les chenaux interdits par ce règlement?

R Je ne peux pas répondre à cette question, je n'ai pas de connaissance.

Q Ne croyez-vous pas que vous auriez là un remède assez efficace à la situation si ce genre de patrouille maritime était établi?

R Bien sûr.

Q Il a été également question, capitaine, des plaintes reçues des armateurs ou les agents des armateurs à l'effet que dans certains cas, plus de remorqueurs que nécessaire étaient envoyés. Est-ce que ces plaintes

sont bien fréquentes?

R Non, elles ne sont pas bien fréquentes.

Q Et vous avez dit ce matin que vous avez également des plaintes à l'inverse?

R Pas de plainte, non.

Q Des rapports?

R A l'inverse, il y avait des occasions où les remorqueurs se trouvaient en place pour aider un pilote, en effet, qui n'avait pas été ordonné, c'est-à-dire qu'ils étaient là quand le pilote était arrivé; ce n'est pas le pilote qui commandait le remorqueur, ou bien le capitaine, ou bien les armateurs, n'est-ce pas.

Q Vous avez mentionné également hier que vous aviez eu des rapports au sujet du manque de profondeur d'eau dans le port de Sorel?

R Oui.

Q Est-ce qu'on vous a rapporté qu'il arrivait souvent que des navires chargeant à l'élévateur à grain touchaient le fond du fleuve avant d'avoir complété leur chargement?

R A Sorel?

Q A Sorel.

R Non, j'ai seulement une plainte au sujet d'un bateau, je pourrais vous donner la copie, c'était l'année dernière, mais je n'ai pas reçu de plainte que vous avez mentionnée.

Q Est-ce que vous avez déjà reçu des plaintes semblables concernant le bassin de Trois-Rivières?

R Je n'ai pas de lettre, non.

Q Maintenant, dans l'exécution de vos fonctions, capitaine Catinus, est-ce que vous êtes appelé à servir de liaison entre les pilotes et les propriétaires de navires ou leurs agents?

R Quand il y a une question de dispute, c'est-à-dire?

Q De dispute ou d'administration en général?

R Ah oui.

Q Est-ce que vous avez l'occasion souvent de convoquer des réunions entre les pilotes et les armateurs ou leurs agents pour régler certains problèmes d'administration ou de coopération du système?

R Non, jusqu'à présent, ça n'a pas été nécessaire, non.

Vous permettez, une minute, je vais y penser? ..... j'ai une arrière pensée, si vous permettez juste une minute, s'il vous plaît.

Je me rappelle une fois que nous sommes allés - quand je dis "nous sommes allées" je suis allé avec..... c'était l'année dernière, n'est-ce pas, avec le président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent, nous sommes allés voir - c'est permis de mentionner le nom? - le capitaine Matheson de Shipping Federation,

pour leur demander encore une fois s'il était possible de nous envoyer les heures prévues de départ des bateaux, comme il l'avait fait auparavant, ça nous aiderait, n'est-ce pas, dans le "despatching" des pilotes, et nous avons été bien reçus, et il a envoyé une lettre à tous les membres de Shipping Federation.

Je me rappelle, j'ai une copie de la lettre, mais je me rappelle que c'était l'année dernière, et avec moi, c'était le capitaine Tremblay qui était là.

Je crois, dans mon souvenir, c'est la seule occasion qui me vient à ce moment.

Q Maintenant, une autre chose: Hier, il a été question également des rapports de jury d'examens. Qui transmet ces rapports à Ottawa?

R C'est moi. Ils sont signés, naturellement, avant qu'ils soient envoyés, ils sont signés par tous les membres, par chaque membre du jury.

Q Maintenant, une fois que vous avez transmis ces rapports ou ces minutes à Ottawa, est-ce que vous recevez une réponse d'Ottawa, et dans l'affirmative, quelle est cette réponse?

R C'est-à-dire, par exemple, disons que c'était au sujet d'un examen d'apprenti comme pilote, alors, nous recommandons, si on a besoin qu'il soit licencié, et plus tard, nous avons la réponse. C'est décidé, en effet, par l'autorité.

Dans le passé, il n'y a pas très longtemps, il y avait des apprentis qui ont été licenciés après qu'ils avaient passé l'examen; notre recommandation est faite en général, et ils suivent nos recommandations.

Q Vous dites "en général". Est-ce qu'il y a eu des cas où votre rapport de succès ou de faillite d'un candidat aurait été changé par Ottawa?

R Non.

Q Est-ce que vous prenez pour acquit le fait que vous ne recevez pas de commentaire officiel par Ottawa, que votre décision a été acceptée par le comité de pilotage?

R Oui.

Q Maintenant, il a été question des enquêtes sur les accidents maritimes. Voulez-vous direà la Commission si je suis exact lorsque je dis que la procédure établie est que tout pilote doit rapporter à l'autorité de pilotage, sur une formule spéciale de rapport d'accident qu'on appelle communément la formule rose, "the pink form", tout accident survenu au navire lorsqu'il agit comme pilote, durant la période où il agit comme pilote à son bord?

R C'est correct.

Q Maintenant, une fois cette formule transmise au surveillant local, - je crois qu'elle va directement au surveillant local?

R C'est envoyé au bureau, oui. Alors, c'est moi

qui reçois tous ces documents.

Q Mais avant qu'elle vous soit transmise par le surveillant local, est-ce qu'il y a une enquête faite sur les faits relatés au rapport, par le surveillant local?

R Il y a des occasions, l'année dernière, que les remarques avaient été envoyées avec le rapport du sruveillant local à Québec, par exemple, mais jamais de Montréal.

Q Mais de Québec, c'est la pratique que le surveillant local fasse son enquête avant de vous transmettre le rapport du pilote?

R Non, si ce n'était pas grave, alors, on envoyait le rapport avec une remarque quelconque. Sinon, je faisais l'enquête moi-même, ou.. je faisais une enquête préliminaire, n'est-ce pas.

Q Maintenant, est-ce qu'il est exact de dire que dans plusieurs cas, ces rapports sur les feuilles roses rapportent des accidents qui sont assez banals?

R Qui sont assez...?

Q Banals?

R .....

Q Des accidents de peu d'importance?

R Ah, il y en a qui sont de peu d'importance, mais pas beaucoup.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact, par exemple, qu'on va même vous rapporter - les pilotes vont vous

rapporter un accident, par exemple, à un navire accostant à un quai et une amarre va se casser, sans qu'il soit...

R Si c'est seulement une amarre qui est cassée, on n'aura pas de rapport.

Je peux vous montrer les rapports. Généralemen c'est quand il y quelques dégâts, même si ce n'est pas grave.

Q Même s'il y a une égratignure sur la proue du navire?

R Non, généralement, non. Il y a eu des cas, ça dépend un peu du pilote, n'est-ce pas; il y en a qui sont..... par exemple, il y en a qui font des rapports..... comment je peux m'exprimer..... sur tous les événements, et il y en a quin'en font pas.

Q C'est justement ça. Il y en a pas mal de ces rapports?

R Ah oui, il y en a certainement, oui.

Q Maintenant, une fois que ce rapport a été transmis, ce rapport du pilote, transmis par l'intermédiaire du surveillant local, je comprends que vous faites une enquête personnelle?

R C'est là que je peux chercher des nouvelles d'un accident, parce que je n'attends pas toujours ces rapports; ça dépend si c'est un accident qui paraît assez grave ou non.

Q Je sais que personnellement, souvent même vous ou le capitaine Gendron, vous vous rendez sur le

navire alors que le navire est encore échoué, par exemple?

R C'est correct, oui.

Q Maintenant, la procédure normale, une fois que vous avez reçu ce rapport sur la formule rose, vous faites votre enquête personnelle?

R C'est ça.

Q Et là...

R C'est-à-dire, à moins que dans le rapport même, c'est si bien expliqué qu'une enquête n'est pas nécessaire, alors..... si l'explication dans le rapport est assez claire qu'on n'a pas besoin de faire une enquête, alors, j'envoie ce rapport à Ottawa avec mes remarques; c'est-à-dire, ce n'est pas toujours nécessaire de parler à chaque pilote pour chaque rapport que je reçois.

Q Maintenant, votre rapport transmettant - votre lettre, plutôt, transmettant le rapport sur la formule rose à Ottawa, contient des recommandations de votre part?

R Oui, c'est-à-dire, quelquefois les recommandations..... c'est-à-dire..... c'est nécessaire, je veux dire, d'enregistrer, seulement, si ce n'est pas grave, si je crois que le pilote ne peut pas être blâmé de façon quelconque, je demande que ce soit simplement enregistré.

Q Tout simplement, vous demandez que soit classé le dossier, ou de poursuivre une enquête. Est-ce que c'est exact?

R C'est exact.
Q Et lorsque vous avez une recommandation de poursuivre une enquête, n'est-il pas exact que l'officier enquêteur du ministère, en l'occurence le capitaine Gendron, va faire une enquête personnelle à lui, qui s'appelle en anglais le "fact finding investigation"?
R C'est correct, oui.
Q Est-ce qu'il y a eu des cas où votre recommandation de classer un dossier...
R Pardon?
Q Est-ce qu'il y a eu des cas où votre recommandation de classer un dossier sur un accident, n'a pas été suivi, et qu'une enquête a été ordonnée quand même?
R Non, mais j'ai fait une recommandation une fois au sujet d'un accident, simplement, j'ai fait une recommandation, mais c'était un seul cas, et au lieu de suivre cette recommandation, les autorités ont décidé autrement.

Mais tout de même, ce n'était pas pour l'enregistrement, c'était un cas d'accident qui devait être enquêté. Je l'ai enquêté moi-même, j'ai fait ma recommandation, et la décision n'était pas tout à fait selon ma recommandation.
Q On a décidé d'avoir une enquête?
R J'ai procédé à l'enquête, n'est-ce pas; c'était, comme vous dites, un "fact finding", et il me

semblait - c'est dans la lettre, - dans ce cas-là, je pourrais donner lecture de la lettre, j'ai recommandé l'amende dans ce cas-là, mais au lieu de ça, ils ont pris une autre décision.

Mais généralement, mes recommandations sont suivies.

Q Vous avez eu une décision de ne pas imposer une amende?

R Pardon?

Q Est-ce que la décision était de ne pas imposer l'amende recommandée?

R Dans ce cas-là, ils n'ont pas imposé une amende.

Mais si vous désirez des détails, ils ont demandé que ce pilote fasse plusieurs tours et manoeuvres à cet endroit.

Ce n'était pas selon les recommandations, n'est-ce pas.

Q Maintenant, avant qu'une amende soit imposée sur la base de cette enquête bien préliminaire, est-ce que le pilote est averti, avant que l'amende ne soit imposée, et est-ce qu'on lui donne l'opportunité de faire valoir ses raisons à l'encontre de l'imposition d'une telle amende?

R Il n'y a pas eu un cas oùl'amende a été

imposée, en résultat d'un accident depuis que je suis ici.

S'il me semble qu'un accident est assez grave, je leur conseille toujours, si c'est grave ou non, et si par exemple je vais recommander quelque chose, une enquête ou..... alors, ils sont informés par moi.

Q Ma question n'était pas tout à fait en relation de ce que vous me dites. Je voulais tout simplement savoir s'il y avait des cas où une amende était imposée à un pilote sans que celui-ci ait l'avantage de répondre à l'accusation et d'expliquer la situation et de donner les raisons militant en sa faveur?

R En ce qui concerne l'accident, non.

Q Votre réponse est: non?

R Non.

Q On ne demande pas au pilote de faire valoir ses raisons?

R Il n'y a pas eu d'amende dernièrement, donc je ne peux pas répondre à la question parce que le cas n'est pas encore arrivé, c'est-à-dire, à ma connaissance, depuis un an.

Q Est-ce qu'il n'y a pas eu des cas de suspension?

R Vous parliez d'amende, n'est-ce pas?

Q Je parle maintenant de suspension?

R Quand il y a une enquête, et c'est l'intention d'avoir une suspension, ce qui se passe, c'est que l'autorité

envoie une lettre au pilote, comme on appelle "show cause letter", et on demandait s'il désire envoyer une lettre pour expliquer pourquoi une suspension serait faite oui ou non. Et "show cause letter", que ça s'appelle.

Q Est-ce que c'est à votre connaissance qu'on fait ça dans tous les cas?

R A ma connaissance ils le font dans tous les cas, parce qu'on m'envoie copie de la lettre, n'est-ce pas.

Q Est-ce qu'il n'y a pas eu des cas où - est-ce qu'il n'y a pas eu des cas où sans imposer une amende ou une suspension, on a retardé, par exemple, l'émission d'une licence supérieure à un pilote, à la suite d'un accident?

R Pendant que j'étais là, non. Mais j'ai la connaissance, en effet, d'un pilote qui a été retardé par suite d'un accident qui s'est produit dans le passé, oui.

Q Dans ce cas-là, est-ce qu'on lui envoie cette lettre "to show cause", ou lettre de motivation de sa conduite, au pilote concerné?

R Je ne peux pas répondre, parce qu'en effet tout ça s'est passé avant que j'étais ici.

Q Maintenant, revenant au "fact finding investigation"...

LE PRESIDENT:

Avant que nous passions à ça, juste pour le dossier, je voudrais qu'on prenne note pour que des dossiers nous soient montrés à nos séances à Ottawa, nous démontrant différents exemples d'enquêtes, de cas où ça n'a pas été plus loin que la feuille rose, la cas où ç'a été plus loin que la feuille rose, et le cas où ç'a été très grave, juste pour que nous puissions nous rendre compte par nous-mêmes de quelle façon les enquêtes sont faites.

Alors, j'aimerais que ce soit entré dans le dossier afin que ce porté à notre attention quand nous siègerons à Ottawa.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Cour, en rapport avec ce sujet, je dois dire que c'était mon intention de soumettre à la Commission exactement la procédure qui est suivie.

Cependant, mon intention n'était pas de soumet de vrais dossiers afin de ne causer aucun préjudice que ce soit aux pilotes.

LE PRESIDENT:

Si la procédure est la même depuis plusieurs années, vous pourriez prendre de très vieux dossiers; ça ne peut pas causer de préjudice à personne.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Très bien, Votre Seigneurie.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Et à ce sujet, Votre Seigneurie, il serait très intéressant de mettre en regard de la façon que ces enquêtes-là sont faites, et surtout en vertu de quelle section de la loi de la Marine Marchande elles sont conduites, parce que, Votre Seigneurie, il y a certaines sections de la loi de la Marine Marchande qui ne prévoient pas de droit d'appel.

LE PRESIDENT:
Ceci est une question très importante pour nous, toute cette question d.enquête et d'autorité et de juridiction. Alors, nous sommes très intéressés à avoir toute la preuve possible dans ce domaine.

Alors, je comprends que cette preuve sera

faite à Ottawa.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Certainement, et mon confrère Me Jacques, et tous les avocats auront l'avantage, l'opportunité de mettre au dossier leurs commentaires?

LE PRESIDENT:
Certainement, certainement.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, revenant à ces enquêtes préliminaires, "fact finding investigation", est-ce que vous en conduisez vous-même?

R Pardon?

Q Est-ce que vous faites vous-même de ces enquêtes?

R J'en ai fait au commencement, c'est-à-dire, au mois de juillet, et un an plus tard il a été établi que ces enquêtes devaient être faites par le capitaine Gendron. C'est pour ça, en effet, qu'il est allé à Ottawa.

Q N'est-il pas exact qu'au cours de ces enquêtes préliminaires, le pilote ou son procureur, dans le cas d'une collision, par exemple n'est pas admis lorsque la preuve est recueillie de la part de l'équipage de l'autre navire?

R N'est pas admis...?
Q Admis à l'enquête?
R Je n'ai aucune connaissance qu'il a été refusé pas quand j'étais là moi-même, c'est-à-dire.
Q Je veux parler de l'autre navire, dans le cas de collision?
R Enfin, je n'ai pas eu l'occasion, je ne peux pas dire oui ou non; c'est une situation que je n'ai pas d'expérience pour leur dire qu'ils ne pourraient pas venir écouter.
Q Maintenant, à la suite de cette enquête par l'officier enquêteur spécial du département, une recommandation est faite à Ottawa par l'officier enquêteur?
R Vous parlez de "fact finding", qui est enfin ..... qui est faite par l'enquêteur d'enquêtes?
Il fait son rapport à Ottawa, c'est ça.
Q Et est-ce qu'il n'est pas exact que selon ce rapport, le dossier sera classé, ou une décision sera prise seulement sur les faits établis à l'enquête "fact finding", ou une enquête plus poussée, une enquête préliminaire devant un commissaire enquêteur ou un juge de la Cour d'Amirauté, il n'y aura rien?
R Je ne parle pas de ma connaissance personnelle c'est-à-dire, c'est considéré, et alors, une décision est prise.
Q Maintenant, revenant à la question du

personnel en fin de semaine, et autres jours fériés, est-ce qu'il n'est pas exact de dire que les chefs d'équipes ne font jamais de quart de nuit?

R C'est correct. Là encore, vous pourriez... je suggèrerais d'être absolument sûr en demandant à monsieur Monarque, dans ce cas, pour le bureau de Montréal; il y a des cas exceptionnels, par exemple où il était dans le bureau avec moi, dans le printemps, quand nous avions de la difficulté avec la glace, n'est-ce pas.

Q Maintenant, j'ai ici en main copie de l'exhibit 537 qui est intitulé "reported casualty involving pilots of district of Montreal" pour les années..... je crois que ça commence en mil neuf cent cinquante-six (1956), jusqu'en mil neuf cent soixante et deux (1962). C'est l'exhibit 535.

En consultant cet exhibit, je trouve que vous avez des accidents dont la cause est mentionnée comme suit: "Lost anchor," - perte d'un ancre; "ice", glace, "rudder broken", bris du gouvernail, "mooring lines broken," amarres cassées, et une autre surtout qui est typique, le cas d'un échouage, ça date de mil neuf cent cinquante-six (1956), par la volonté même du capitaine du navire, parce que le navire penchait, et il apparaît que le capitaine craignait que le navire chavire, et il a demandé que le navire soit échoué.

Est-ce qu'en considération de ces causes que je viens de relater, il ne serait pas plus exact de changer l'entête de ce document, et au lieu de le décrire comme étant un rapport de sinistre impliquant les pilotes, - intituler le rapport: Sinistre lorsqu'un pilote est à bord?

R Ce n'est pas moi qui a fait la liste, peut-être que vous avez raison, mais.....

Q Est-ce qu'à la face même du document il n'est pas évident que la description est mauvaise?

R Peut-être que les mots ne sont pas très bien choisis, mais c'est une autre..... la liste indique, je crois, seulement un accident avec un bateau sur lequel il y avait un pilote, mais le choix des mots, ce n'est pas le mien. Peut-être que ça peut être mieux choisi, je ne sais pas. C'est une opinion.

Q C'est pour ça que j'attire votre attention et l'attention de la Commission sur ce fait, parce que ce document peut paraître impressionnant, à le voir, et par suite devient beaucoup moins impressionnant quand vous lisez son contenu?

R Tout de même, nous avons remarqué que dans la liste des causes d'accidents, l'accident n'était pas grave, et en effet, ce n'était pasla faute des pilotes, d'après les rapports que nous avons reçus

Q Il a été question ce matin, capitaine Catinus,

de diminution dans les mouvements des navires depuis quelques années. Est-ce qu'il n'est pas exact de dire que malgré cette diminution, il y a eu cependant une tendance très marquée à l'augmentation des dimensions des navires?

R C'est correct, oui.

Q Est-ce qu'il n'est pas également exact de dire que cette augmentation des dimensions des navires a proportionnellement augmenté les risques maritimes, les risques de navigation sur le St-Laurent?

R C'est une question un peu difficile à répondre. Dans des endroits, certainement, ça augmente les risques, mais pas partout.

Par exemple, dans les écluses, où le tirant d'eau, par exemple; mais en général, je ne saurais dire que entièrement, ça augmente le risque.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact de dire, capitaine, qu'il est plus facile de descendre un petit navire, d'un tirant d'eau de douze pieds (12'), comme c'était le tirant d'eau des barges de lacs, auparavant, venant dans le St-Laurent, entre Québec et Montréal, que de descendre un bateau moderne des lacs qui en tirent 24, 25 et 30?

R Absolument. J'ai passé une remarque à ce sujet, du tirant d'eau, n'est-ce pas.

Q Maintenant, il a été question d'accidents

survenant dans les eaux américaines entre l'écluse Snell et St-Régis. En cas d'accidents de ce genre, est-ce que votre autorité de pilotage exige que le pilote fasse quand même un rapport sur la fameuse formule rose dont il a été fait mention tout à l'heure?

R Certainement, il fait un rapport, mais l'enquête serait faite par les autorités américaines. Ca serait pour les filières seulement.

Q Mais ce que je veux savoir: Est-ce que vous exigez que le pilote fasse quand même un rapport, même si l'accident est survenu en dehors des eaux canadiennes?

R Oui, chaque pilote canadien fait son rapport, n'importe où l'accident.

Je ne me rappelle pas d'un tel incident, mais je pourrais regarder dans la filière.

Q Est-ce qu'il y a eu une décision à ce sujet d'Ottawa?

R Non.

Q Je vous pose la question, parce que la question m'a été posée à moi-même encore il y a quelques jours; les pilotes ne semblent pas savoir s'ils doivent quand même faire un rapport sur la formule rose, à l'autorité de pilotage?

R Parce que ces rapports, en effet, c'est, quelquefois, disons, comme vous avez remarqué, il y a quelquefois des rapports, en effet, qui étaient seulement

pour mettre dans les filières; donc, dans ces cas-là, il me semble qu'un rapport devrait être fait, mais seulement l'enquête serait faite par les autorités américaines.

Je n'ai aucune raison pour dire non, en fait.

Q Est-ce que vous avez d'autres cas dans le district où les pilotes sont appelés à sortir des limites de leur district dans lequel ils travaillent?

R Non.

Q Maintenant, dans le cas de sinistres, d'accidents dans les eaux américaines, est-ce que le rapport d'enquête de la garde côtière américaine vous est transmis?

R Non. Probablement aux autorités à Ottawa, mais pas à moi.

1E PRESIDENT:

Q Excusez-moi, pendant que nous sommes sur le sujet, aux autorités - vous dites: A Ottawa, probablement. Mais est-ce que ces rapports-là vous transmis par Ottawa pour que vous soyez au courant de ce qui se passe quant aux pilotes sous votre juridiction?

R Non Votre Seigneurie, mais en effet, je devrais attendre un tel cas.

Q C'est ça, vous n'avez pas eu l'occasion d'avoir de tel cas. Alors, vous ne pouvez pas témoigner à ce sujet-là?

R Non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, il a été question ce matin de la pollution des eaux, en vertu de l'entente internationale qui a été ratifiée par le Canada en mil neuf cent cinquante-six (1956), et établissant des règlements pour assurer le contrôle de la pollution des eaux territoriales du pays, et au cours de ce témoignage, si j'ai bien compris, vous avez suggéré que les pilotes avaient certaines obligations à cet égard. Est-ce que c'est bien exact?

R Vous parlez..... ils ont sûrement, comme tout le monde, c'est-à-dire, ils ont l'obligation de faire un rapport si un accident..... s'ils sont..... comment on pourrait dire...

Q Témoins?

R S'ils sont témoins d'un incident comme ça, oui.

Q Mais verriez-vous que ce serait une invitation à la coopération à laquelle le pilote doit s'attendre du capitaine, des officiers et de l'équipage du navire, si on lui demande d'agir un peu, pour me permettre l'expression anglaise, comme "stool pidgeon"?

R Est-ce que je dois répondre à cette question?

Q Je vous le demande, si vous pensez que le capitaine...

R Je crois, en fait, qu'on pourrait dire que si tout le monde avait de la bonne volonté à ce sujet, je ne crois pas, non.

Q Je vois le cas d'un pilote, par exemple, qui a un voyage X du bateau Y, qui ferait un rapport contre l'équipage parce qu'ils ont jeté de l'huile entre Sorel et Trois-Rivières, et le capitaine, en arrivant à Montréal, serait demandé à donner des explications, et peut-être même à payer une amende. Evidemment, quel genre de coopération pourrait-il donner au même pilote qui l'aurait dénonçé?

R S'il avait fait quelque chose comme ça ce serait contre les règlements, n'est-ce pas, et le pilote doit rapporter n'importe quel incident qui est contre les règlements. C'est son devoir. Et je crois qu'en effet, si un tel incident était rapporté, ça pourrait améliorer la situation avec le bateau: La prochaine fois il ne le ferait pas.

S'il serait content ou non, jene peux pas vous répondre.

Q Je crois qu'on serait bien certain de s'attendre à ce que le capitaine ne soit pas prêt à le recevoir avec le tapis rouge lorsqu'il reviendrait à bord le prochain voyage?

R Il y a certainement beaucoup d'occasions qu'il ne serait pas très content non plus, mais non

seulement à ce sujet, parce que nous sommes tous humains, comme vous avez dit.

LE PRESIDENT:

Q Capitaine Catinus, est-ce qu'il y a quelque chose dans les règlements des pilotes qui dit que vous êtes obligé de faire la surveillance à ce sujet-là?

R Non. Récemment, la surveillance, j'ai une lettre leur demandant d'enregistrer sur leur "pilot source forme" l'état du bateau, c'est-à-dire "oil ballast", "clean ballast".

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Je suis informé qu'il y a eu une lettre circulaire au personnel à cet effet.

LE PRESIDENT:
Y aurait-il intérêt de produire cette lettre?

LE TEMOIN:

R Je ne suis pas sûr; je pourrais l'avoir avec moi; sinon, vous me permettrez de regarder.

LE PRESIDENT:

Q Certainement ou vous produirez ça plus tard, monsieur Catinus.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Est-ce que Votre Seigneurie voudrait lui donner un numéro tout de suite pour que ça entre dans le cadre de la preuve?

LE PRESIDENT:

543. La description de la lettre sera...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Capitaine Catinus, voudriez-vous donner la description de cette lettre circulaire?

R Je devrai la lire.

C'a été envoyé par le surveillant, une lettre demandant qu'il indique sur le "pilot source form " l'état du bateau: "oil ballast", "clean ballast", et ainsi de suite.

LE PRESIDENT:

Q Alors, nous lui donnerons une description plus précise cet après-midi lorsque vous l'aurez trouvé?

R Oui Votre Seigneurie.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, capitaine Catinus, toujours sur ce sujet de la pollution des eaux, est-ce que des mesures sont prises lorsqu'un pilote fait un rapport d'infraction aux règlements pour prévenir la pollution des eaux? Est-

ce que des mesures sont toujours prises pour conserver son anonymat vis-à-vis le capitaine et l'équipage du navire?

R ....

Q C'est-à-dire que son nom ne soit pas divulgué au capitaine ou à l'équipage du navire en faute?

R Vraiment, je ne peux pas répondre à cette question. Un rapport est fait, mais après ça, je ne pourrais pas vous dire avec certitude...

Q Maintenant, dans le cas d'accident ou d'un incident dans le district de Kingston, où un pilote américain est impliqué, mais dans les eaux canadiennes, est-ce que l'enquête est faite dans ce cas-là par l'autorité canadienne?

R Ce n'est pas dans mon district, mais je peux vous dire qu'à ma connaissance, l'enquête est faite par les autorités canadiennes; mais pour être absolument sûr, vous pourriez demander à l'enquêteur d'accidents qui aurait le devoir de faire cette enquête.

Q Maintenant, est-ce qu'il a été à votre connaissance, capitaine Catinus, qu'on a enquêté en même temps sur la conduite du pilote et sur la conduite du capitaine du navire, à l'égard d'un accident?

R Je ne comprends pas très bien votre question.

Q Je vous demande s'il a été à votre connaissanc

qu'on a fait porter une enquête sur un accident maritime en tâchant de découvrir si le pilote ou si le capitaine était en faute?

R Enfin, on peut dire que c'est le sujet d'une enquête, n'est-ce pas? On désire arriver sûrement à la cause d'un accident, si c'est le capitaine ou le pilote, il semble certainement, si je fais une enquête, c'est pour arriver à la cause de l'accident; n'importe qui peut être blâmé.

En effet, on fait une enquête sur l'accident pour savoir qui a tort, n'est-ce pas.

Q Est-ce que vous avez déjà assisté à une enquête devant un commissaire de l'autorité de pilotage sur un accident dans le fleuve St-Laurent?

R Non, non.

Q Est-ce que vous avez déjà vu les "statements of case" qui précèdent des enquêtes-là?

R Non.

Q Est-ce que vous n'avez pas assisté à Québec, capitaine Catinus, il y a environ un mois, à une enquête faite par le capitaine Atkins sur l'échouement du G N MacWhirter?

R Non monsieur, non, ce n'est pas vrai; j'étais à Québec, mais c'était pour une autre affaire entièrement, et je désirais rejoindre..... en ce qui ne concerne pas cet accident du tout, et c'est pour ça que j'ai

passé quelques minutes à cet endroit où l'enquête avait lieu, mais officiellement, je n'avais aucune raison d'être là.

Q Vous n'étiez pas là non plus lorsque l'enquête a été ouverte?

R Non.

Q Alors, Votre Seigneurie, je suis persuadé que mon savant confrère Me Jacques mettra la preuve voulue devant la Commission, mais je voudrais attirer l'attention de la Commission sur le fait que d'après mon expérience, et j'ai agi comme procureur de pilotes dans de nombreux cas de ce genre, l'enquête porte uniquement sur la conduite du pilote, le "stated case" qui est la déclaration d'enquête à la nomination du commissaire enquêteur stipule bien clairement dans chaque cas qu'il ne s'agit que d'enquêter sur la conduite du pilote; et en outre, que c'est la pratique suivie religieusement à chacune de ces enquêtes, d'avertir le capitaine du navire concerné, avant qu'il ne témoigne, qu'il n'est pas en cause, que sa conduite n'est pas sujette à caution ou à critique, et qu'il donne son témoignage uniquement dans le but d'aider l'enquête de l'autorité de pilotage.

LE PRESIDENT:

Je comprends qu'il s'agit simplement d'une question de régie interne pour l'autorité de pilotage, pour savoir quelle a été la conduite

du pilote, et s'il y a des mesures à prendre, des mesures disciplinaires.

Alors, il ne s'agit pas de déterminer la responsabilité de l'accident, même si on peut revenir contre un autre navire, ou si un autre capitaine peut être responsable, ou si une seule personne peut être responsable; il s'agit simplement de régie interne et de discipline.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Je comprends, Votre Seigneurie, qu'il y a également les dispositions de la loi de la Marine Marchande qui fait un devoir au ministr du Transport de faire enquête sur les désastres maritimes.

LE PRESIDENT:
Il s'agit de voir la responsabilité du ministre des Transports, où il est chargé de l'application de la loi de la Marine Marchande, ou s'il représente l'autorité de pilotage, ce sera différent, à New Westminster, où l'autorité de pilotage est sous l'autorité de trois personnes.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Il se peut également que mon savant confrère mentionne que l'enquête soit ordonnée, non pas parles autorités de pilotage, mais par le ministre des Transports, ayant l'administration de la loi de la Marine Marchande.

LE PRESIDENT:
Ce sont là plusieurs aspects, et lorsqu'il y a un cumul de personalité ou de fonctions, ceci peut être cause de confusion.

Vous avez le cas que j'ai cité tout à l'heure. Il y a aussi, dans d'autres domaines, les mêmes difficultés, dans les cas d'accidents d'automobile, les rapports de police sont premièrement faits pour voir s'il y a eu violation au code de la route ou au code Criminel, et les avocats se servent de ces rapports-là simplement pour leur réclamation civile contre une autre personne qu'on pourrai tenir responsable. Ca peut être utile, mais ce n'est pas pour ça.

C'est pour ça que j'aimerais avoir des éclaircissements sur ces genres d'enquêtes.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Il y a eu des cas dans le passé où uniquement le pilote avait été blâmé à l'enquête de l'officier du ministère, alors qu'à l'enquête par un juge de la Cour d'Amirauté a blâmé le capitaine et lui a fait porter la plus lourde partie de la responsabilité.

LE PRESIDENT:
C'est une question délicate qui semble causer beaucoup de difficultés et d'inconvénients de part et d'autre.

Il faut absolument qu'on ait des informations là-dessus.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Q Maintenant, capitaine Catinue, est-ce qu'il a porté à votre connaissance des cas où on aurait fait une enquête basée sur les formalités prévues par la loi, ou un capitaine aurait donné de fausses informations au pilote avant le départ du navire?
R Non, je n'ai aucune connaissance d'un incident comme ça, non.

Je me rappelle une fois, par exemple, que

j'ai envoyé une lettre au sujet du tirant d'eau de plusieurs bateaux, et je crois qu'il y en avait eu deux ou trois, et finalement, j'ai reçu une lettre pour dire qu'il n'avait pas l'intention de donner une mauvaise information, et ç'a fini comme ça.

Q Vous aviez donc des cas où le capitaine du navire aurait donné un faux tirant d'eau au pilote?

R Et dans ce cas-là, ce qui s'est passé, le pilote a changé le tirant d'eau sur le "pilot source form", n'est-ce pas, et les armateurs ont payé sans question; et quand j'ai attiré l'attention dans certains cas particuliers, finalement, la décision était que ce n'était pas intentionnel.

Q Si je comprends bien, vous aviez un cas aussi où le pilote avait pu changer le tirant de l'eau parce qu'on l'avait mal informé au départ du navire?

R Oui, c'est vrai.

Q Est-ce que dans un cas comme ça, on a mis de côté cette infraction-là, tout sinplement en prêtant de bonnes intentions au capitaine en question?

R Je ne peux pas dire les raisons, parce que ..... je ne peux pas donner les raisons pour une autre personne, mais je me rappelle d'un cas, c'est vrai, où on avait attiré l'attention que le tirant d'eau avait été donné par le capitaine du bateau, et il n'était pas correct, et finalement, la décision était qu'il n'avait pas l'intention

de donner l'information qui n'était pas correcte, dans ce cas-là.

Q Lorsque vous dites que l'armateur ou l'agent a payé, est-ce que vous voulez dire qu'il a payé les droits sur la base du tonnage, - du tirant d'eau qu'il aurait dû rapporter, ou s'il a payé les doubles droits en vertu de l'article 324 de la loi de la Marine Marchande?

R Ce qu'il aurait dû payer.

Q Il n'a pas payé le double de pilotage, comme le prévoit la loi de la Marine Marchande?

R C'est correct.

Q Est-ce que dans chaque cas de faux renseignements sur le tirant d'eau ou le tonnage du navire, vous faites un rapport à vos supérieurs à Ottawa?

R C'est arrivé, si je me rappelle bien, une fois que je me rappelle d'un nom, mais il y en a eu un autre aussi, dans ma lettre; c'est la seule fois que j'ai eu l'occasion de faire un rapport à ce sujet, une fois, c'est-à-dire, pendant l'année dernière.

Q Et on ne vous a jamais demandé d'emquêter sur des incidents de ce genre?

R Le bateau était déjà parti; alors, c'est un peu difficile, je ne sais pas comment on aurait pu enquêter cette affaire.

Q N'est-il pas vrai, capitaine Catinus, - et je ne veux absolument pas critiquer l'opération,

l'administration du service de pilotage, mais n'est-il pas vrai que dans le cas de faux renseignements, surtout sur le tirant d'eau du navire, dans une chenal étroit et peu profond, qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'amende, il s'agit d'une question de sécurité pour ce navire en particulier...

R Je suis complètement d'accord, c'est vrai.

Q ... et de sécurité aussi pour les autres navires se servant du même chenal étroit?

R C'est absolument ça. C'est pour ça qu'il y a les prévisions de l'amende, aussi. Je suis complètement d'accord, c'est pour ça que j'ai fait rapport.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT. -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le neuvième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:
Qu'il plaise à la Commission, je désire signaler un aspect de la procédure survenant dans les enquêtes.

Lors de ces enquêtes sur les accidents maritimes impliquant les pilotes, la méthode archaïque du Stated Case, de la mise en accusation qui se lit à peu près dans ces termes: A monsieur le pilote un tel, nous avons fait une enquête dans le désastre maritime survenu à un tel navire, et notre enquête a révélé que vous étiez coupable de négligence.

Régulièrement, on décide que le pilote est impliqué, avant que l'enquête soit faite, c'est-à-dire qu'il a été négligent.

Je crois que cette méthode archaïque de mise en accusation et de condamnation même avant le procès devrait être changée, et nous aurons l'occasion, à un stade ultérieur de l'enquête, de faire des représentations dans ce sens.

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, capitaine Catinus - je désire corriger, ce matin, j'ai cité un article, j'ai donné le numéro de l'article de la loi de la Marine Marchande comme étant l'article 324, alors qu'il s'agissait de l'article 340, relativement aux pénalités lorsque le capitaine d'un navire donne de faux renseignements avant le départ d'un navire.

Q Maintenant, capitaine Catinus, est-ce que vous êtes satisfait du rendement de votre service de télétype?

R Notre service...?

Q De télétype, ici à Montréal?

R Cette année, ça n'a pas marché aussi bien que l'année passée; il y a eu des troubles, cette année, avec le télétype, surtout aux Escoumains.

Q Maintenant, est-ce que le poste de télétype de Montréal est encore la station maîtresse?

R C'est-à-dire, d'ici jusqu'à Sept-Iles, oui.

Q Est-ce qu'on n'a pas récemment enlevé le bouton qui vous permettait de contrôler les émissions, c'est-à-dire de couper les circuits pour permettre à la station d'appel de Montréal d'envoyer des messages urgents?

R On ne peut pas couper les circuits, non.

Q Quelle est la raison pour laquelle ce bouton de contrôle sur tout le circuit a été enlevé?

R Je ne sais pas, je croyais que c'était l'intention que le bureau à Montréal pourrait..... enfin, comment dire ça en français..... surveiller le travail de ce télétype, et de cette façon, il me semblait qu'on aurait pu pouvoir couper les autres stations, mais je crois qu'à ce sujet, ce serait mieux de demander des informations spécialisées au commis en chef des signaux, monsieur Monarque.

Q Est-ce qu'iln'est pas exact qu'un message urgent émanant de Montréal peut être retardé pour une période assez longue par le fait qu'une station secondaire,

comme Sorel ou Trois-Rivières, a coupé le circuit et interrompt l'émission de Montréal?

R On a fait des représentations plusieurs fois par téléphone à Ottawa à ce sujet.

Q Et il n'y a pas eu...

R Jusqu'à présent, non.

Q Depuis quand ce bouton permettant de couper le circuit est-il enlevé?

R Je ne pourrais pas vous dire exactement; je sais qu'on n'a pas le pouvoir de couper le circuit, mais, précisément quand, je suggère que le commis en chef des signaux soit demandé cette question.

Q Maintenant, au sujet de la partie de votre témoignage ayant trait au rapport à la voie maritime, est-ce que vous croyez recevoir ou être satisfait de recevoir toute la collaboration voulue de l'autorité de la voie maritime?

R De la voie maritime? Nos relations sont quelquefois un peu difficiles avec la voie maritime du St-Laurent.

Q Oui.

R C'est-à-dire, par exemple, qu'on a reçu des rapports avec des plaintes, avec des bateaux qui étaient arrêtés dansl'écluse, et il y avait un temps qui n'était pas de notre faute, ni la faute des pilotes; il me semble qu'on pourrait avoir une amélioration dans nos relations avec la voie maritime, oui,

Q N'est-il pas exact de dire qu'avec un peu plus de collaboration avec la voie maritime, ou de la part de la voie maritime, les retards dont on se plaint dans votre service de "despatcher" de pilotes pourraient être éliminés en grande partie?

R Oui, c'est vrai, mais comme je vous ai dit, j'espère que ces difficultés, on pourrait les arranger avec..... parce que maintenant, nous avons un appareil radiophonique, donc, on pourra s'arranger nous-mêmes.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact qu'assez récemment, on a discontinué le service de télétype entre l'écluse Eisenhower?

R C'est une affaire qui a été arrangée entre la voie maritime et les autorités; ça ne me concerne pas, c'est-à-dire, je n'ai pas pris part dans les décisions à ce sujet.

Q Mais c'est un fait que vous n'avez plus de service de télétype avec l'écluse Eisenhower?

R Ah oui.

Q Par quoi avez-vous remplacé ce service de télétype?

R A ce moment, il n'y a qu'un téléphone, par exemple.

Q Il n'y a qu'un téléphone. Est-ce qu'il n'est pas exact que ce service de téléphone donne un rendement qui laisse à désirer énormément?

R C'est-à-dire, je crois que c'était à la demande de l'autorité, que le télétype a été enlevé à l'écluse Eisenhower, et en effet, nous avons les informations nécessaires des bateaux qui descendent à Beauharnois.

Q N'est-il pas exact que ce service téléphonique ne fonctionnait qu'à certains intervalles réguliers, et que vous recevez les informations en retard?

R C'est-à-dire, ces informations, c'est du bureau de Cornwall, et donc, s'il y avait des appels téléphoniques, ce serait de Cornwall jusqu'à Eisenhower, et ça ne me concerne pas; nous ne faisons pas des appels nous-mêmes à Montréal.

Q Mais vos rapports de l'écluse Eisenhower, est-ce qu'ils vous parviennent assez régulièrement?

R Pardon, monsieur?

Q Vos rapports de l'écluse Eisenhower, est-ce que vous les recevez régulièrement, et de Beauharnois?

R On n'en a pas besoin, en effet.

Q Pardon?

R On n'a pas besoin des rapports de Eisenhower pour le service de "despatching".

Q Mais le rapport des bateaux qui passent, est-ce que vous les recevez?

R Nous avons les rapports de Snell Lock, qui passent à Beauharnois.

Q Est-ce que vous recevez des rapports régulièrement?

R De Beauharnois, oui.

Q Est-ce que ces rapports-là ne sont pas reçus avec des retards?

R Non, je ne crois pas, peut-être, demandez encore au commis des signaux, mais je ne crois pas qu'ils soient en retard en ce qui concerne des messages par télétype.

Q Est-ce que vous n'avez pas fait des suggestions ou recommandations concernant l'amélioration du système de communication avec les autorités de la voie maritime?

R Oui, en effet, nous avons eu une réunion il y a quelque temps avec les autorités de la voie maritime, et à ce moment-là, nous avons discuté de ces problèmes, et nous avons, comme je vous ai dit, un appareil, maintenant, et nous attendons la licence pour cet appareil dans le bureau de Montréal.

Q Quel genre d'appareil?

R F M, fréquence modulée.

Q Est-ce que vous avez fait d'autres suggestions pour améliorer le système de communication?

R Dans le passé?

Q Oui.

R Par exemple, l'année dernière, l'arrangement était comme j'ai déjà expliqué, de l'écluse Beauharnois en descendant, le message indiquait ou bien: "river pilote" ou

bien "harbour pilot".

Et ce printemps, à la suite de l'expérience que nous avons eue pendant l'année passée, j'ai demandé que ce soit changé, nous avons amélioré encore ce printemps avec les autorités de la voie maritime à Beauharnois, j'ai demandé qu'au lieu de demander cette information, il donnerait la destination, et ça marche beaucoup mieux avec cette information, la destination du bateau - pas outre-mer, mais la destination locale, et alors, pour être aussi sûr que possible de l'heure de l'arrivée à l'écluse St-Lambert, j'ai demandé qu'on nous donne un coup de téléphone sur une ligne directe de l'écluse de Côte Ste-Catherine, et avec ça on peut estimer plus correctement l'heure de l'arrivée à l'écluse de St-Lambert.

Q Qu'arrive-t-il si la destination est changée après le passage à Beauharnois?

R En effet, nous devrions recevoir un message de la part du capitaine; c'est dans son intérêt de nous informer, c'est-à-dire, ou bien de..... le Shipping Agent.

Q L'agent de l'armateur?

R C'est ça, oui, l'agent de l'armateur.

Q Maintenant...

R Une autre fois, par exemple, aussi, l'année dernière, quand nous avions ces difficultés, j'ai demandé aux pilotes de suggérer aux bateaux d'envoyer un message nous donnant eux-mêmes l'heure de l'arrivée, mais ça ne

leur a pas fait plaisir, mais c'était à leur avantage, en effet, de nous donner cette information, pour éviter les délais.

Q Est-ce que malgré que ça ne leur a pas fait plaisir, est-ce qu'ils ont collaboré?

R A ma connaissance, malgré que je n'aie pas vu, je sais fort bien que les autorités ont reçu une lettre à ce sujet se plaignant de cette demande.

En effet, ce n'était pas une demande, j'ai demandé seulement aux pilotes de suggérer au capitaine de faire tel et tel.

Q Maintenant, depuis ce changement dans votre routine, c'est-à-dire au lieu de demander un pilote en particulier, on donne maintenant la destination locale du navire, est-ce qu'il y a eu d'autres cas de retards à cause du changement postérieur...

R Cette année-ci?

Q ... de destination - oui?

R ..... je peux dire que nous avons eu quelques retards quelques fois parce que, en quelques cas, nous n'avons pas reçu le message qu'on attendait del'écluse de Côte Ste-Catherine, et évidemment, c'est évident que le commis dans le bureau ne peut savoir à quelle heure un bateau va arriver à moins qu'il ait cette information; mais il y a eu deux ou trois occasions comme ça, cette année.

Q Maintenant, il a été question hier de quelques

cas, je crois, où c'est vous-même qui l'avez souligné tout à l'heure, d'interprétation du message, lorsqu'un ordre pour un pilote vous était donné; est-ce que vous avez une routine d'établie à l'effet que lorsqu'un de vos commis reçoit une commande pour un pilote, qu'il répète la commande au point de vue vérification, pour celui qui la place?

R Au sujet du "despatching", je peux vous dire qu'il répète la commande, mais si vous voulez des réponses plus particulières, monsieur Viau qui s'occupe plus particulièrement à ce sujet - mais je peux vous dire à ma connaissance que c'est la manière qu'il travaille.

Q Maintenant, quels sont vos rapports avec le personnel de signalisation et de "despatching" des pilotes?

R Pardon? Mais quoi...?

Q Vos relations?

R Elles sont très bonnes.

Q Elles sont très bonnes. Maintenant, est-ce que vous avez...

R C'est-à-dire, de ma part, je crois, et de leur part aussi.

Q Est-ce que vous avez quelque chose à dire ou à voir avec le choix de ce personnel?

R Non, quand on a besoin de remplacement, c'est le résultat d'un concours arrangé par le service civil;

mais moi-même, je n'ai aucun choix, non.

Q J'ai cru comprendre qu'une partie du personnel est employée seulement sur une base saisonnière, et j'en déduis que ces gens-là ne sont pas engagés à la suite d'un concours du service civil, parce que leur emploi est saisonnier?

R Je suis presque sûr que c'est le résultat - je suis absolument sûr que c'est le résultat d'un concours du Service Civil, même les saisonniers.

Q Même pour les saisonniers?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce qu'il n'y a pas eu, il y a un an environ, peut-être moins, une réduction dans le personnel à cause du régime d'austérité?

R Malheureusement, au moment que je suis arrivé là, il y en avait qui manquait, et ç'a pris assez longtemps pour les remplaçer, par raison du régime d'austérité, oui; un peu plus tard, nous avons eu le devoir d.employer temporairement des remplacements pour ceux qui manquaient, mais ils avaient besoin d'entraînement, naturellement.

Q Est-ce que ça n'a pas été le cas de certains de ces remplaçants intérimaires qui ont abandonné leurs fonctions à cause du caractère très intérimaire de l'emploi?

R Non, ce n'est pas vrai, les temporaires, non, ils sont restés jusqu'au moment qu'on ne les employait

plus à Montréal.

Q Et ils sont encore à l'emploi?

R Non, ils étaient employés selon un règlement du ServiceCivil, je crois que c'était l'article 88, je crois.

Q N'est-il pas vrai que pour faire un bon commis de "despatching", ça prend un entraînement, une expérience qui peut aller jusqu'à deux années?

R Je ne crois pas que ça prend deux années, mais tout de même, ça prend de l'entraînement, mais pas si longtemps que ça, à mon point de vue, c'est-à-dire.

Q Un entraînement assez long, cependant?

R Nous avons donné un entraînement d'à peu près deux mois.

Q Est-ce qu'il n'est pas nécessaire, pour un bon commis au "despatching"...

R Je parle du service des signaux seulement.

Q Est-ce qu'il n'est pas nécessaire pour un bon commis - je parle du "despatching"?

R Excusez-moi. En ce qui concerne le "despatching", c'est un peu plus difficile, mais je crois que ce serait mieux de demander cette question, lorsque vous voulez une réponse plus correcte, que vous demandiez au commis en chef du "despatching", et pour avoir une réponse plus correcte en ce qui concerne le service des signaux, de demander au commis en charge des signaux.

Q Est-ce qu'il n'est pas nécessaire, - sinon

nécessaire au moins recommandable que tout candidat à la position de commis au "despatching" ait une connaissance nautique quelconque?

R Certainement, ce serait - ça pourrait leur aider, mais.....

Q Mais...

R On ne leur demande pas, en effet.

Q Est-ce que dans les exigences des concours pour le choix du personnel pour ces positions, on tient compte des connaissances nautiques ou maritimes des candidats?

R Non, non.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahooney et par Me Brisset).

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL
QUEBEC

VOLUME No.: 46F

DATE: July 10, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
Me B. CAMPBELL,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOQNEY,
Me C. MASON,
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Me H. COLLETTE,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

VOLUME 46 - Page 571 à 753

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 10 JUILLET 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le dixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

W.A.W. CATINUS - TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Catinus, vous avez mentionné le fait que selon vous, la majorité des navires remontant le fleuve jusqu'à Montréal étaient équipés de radios-téléphones. Est-ce qu'en même temps, vous êtes en mesure d'affirmer ce fait quant au cristal - je ne sais pas si on pourrait dire "les cristaux" qui se trouvent sur ces radios-téléphones, est-ce qu'ils ont des cristaux appropriés pour le fleuve St-Laurent?

R A ma connaissance, à l'est de Montréal, je ne peux pas vous dire, non.

Q Vous seriez en mesure - vous vous croyez en mesure d'affirmer que les navires, la majorité des

navires ont des radios-téléphones à bord, mais vous n'êtes pas en mesure d'affirmer si ces radios-téléphones sont proprement équipés pour le St-Laurent?

R C'est correct.

LE PRESIDENT:
Je comprends que c'est la bande, la longueur d'ondes...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui.

LE PRESIDENT:
... ou la fréquence, pour avoir le terme exact?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Merci, Votre Seigneurie.

Q Dans la transquestion qui a été faite par mes confrères monsieur Mahooney et monsieur Brisset, on a référé au fait - on allégué que le changement de pilote au Snell Lock ou à l'écluse Snell serait fait à cet endroit pour l'accommodation des pilotes. On a utilisé l'expression, je pense "convenience of pilots". Etes-vous en mesure d'affirmer si de quelque façon ce changement de pilote à cet endroit est fait pour faciliter, pour

favoriser les pilotes, ou les navires ou si vous n'êtes pas au courant?

R Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Q Merci. Dans les questions que vous a posées mon collègue monsieur Mahooney, on a mentionné le fait que les pilotes qui débarqueraient à la frontière canado-américaine, près de St-Régis, seraient déposés nécessairement et délibérément sur l'île St-Régis. Je vous demande de consulter la carte intitulée "Lancaster bar to Cornwall island," portant le numéro 1413, et publiée par le service hydrographique canadien, et me dire si le changement de pilote à la frontière canado-américaine, près de St-Régis, impliquerait nécessairement que les pilotes devraient débarquer à l'île St-Régis, ou si d'après l'examen de cette carte il serait possible que les pilotes soient débarqués quand même sur la terre ferme?

R Avec un service, certainement, oui.

Q Evidemment, pas à la nage?

R Non, c'est-à-dire, tout est possible, n'est-ce pas.

Q Mais la question est de savoir: Est-ce qu'il faudrait débarquer à l'île St-Régis, ou s'il y aurait possibilité de se rendre à la terre ferme, soit à Cornwall, soit à St-Régis même, dans la province de Québec?

R ......

Q Par simple consultation de cette carte?

R Ce n'est pas nécessairement à St-Régis, naturellement, mais ça dépend du service qui serait donné, oui.

LE PRESIDENT:
En d'autres termes, il faudrait un bateau - pilote à cet endroit.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui. De toute façon, si on débarquait au village de St-Régis ou dans la ville de Cornwall, il faudrait un bateau-pilote.

LE PRESIDENT:
Et à l'endroit où ils descendent, ils descendent à l'écluse, et il n'y a pas besoin d'un bateau-pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Exactement.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Capitaine Catinus, toujours à l'égard de cette présumée convenance des pilotes en les faisant débarquer à l'écluse Snell, en fait, qui entre les bateaux dans l'écluse Snell? Est-ce que c'est le pilote ou le capitaine

du navire?

R En montant?

Q En montant.

R Je n'ai aucune connaissance personnelle, parce que je n'ai pas été là avec eux; mais il me semble que ce serait le pilote.

Q Ce serait le pilote?

R Vous feriez mieux de diriger la question, il me semble, aux pilotes de la voie maritime.

Q Mais d'après votre connaissance à vous, les cas qui ont été portés à votre connaissance, c'est le pilote qui entre le navire dans l'écluse ou en sort?

R Oui.

Q Est-ce qu'il ne s'agit pas un peu de la convenance du navire, dans ce cas-là?

R Certainement.

Q A part ça, si un bateau-pilote était requis, pour débarquer le pilote dans les environs de St-Régis, est-ce que ça n'impliquerait pas un délai aux navires, un retard?

R Pas si le service est comme il faut.

Q Pardon?

R Pas si le service est comme il faut. Enfin, les bateaux arrêtent d'autre part, pour changer de pilote, par exemple à Québec, et ainsi, mais ils n'arrêtent pas; en fait, le pilote qui monte à Québec, le bateau marche

lentement quand il change de pilote.

Q Ca implique un retard pour réduire de vitesse?

R Pour être absolument exact, oui.

Q Il est donc, comme ça, à l'avantage des navires de ne pas être ainsi retardés, de débarquer le pilote à un endroit où ils doivent nécessairement arrêter, soit àl'écluse Snell?

R Correct.

Q Et également, s'il y avait un bateau-pilote, il y aurait des frais à encourir pour le navire?

R Pardon?

Q S'il y avait un service de bateau-pilote dans les environs de St-Régis, il y aurait des frais à encourir par le navire pour l'embarquement et le débarquement des pilotes?

R Oui.

Q Puisque les autorités américaines, en l'occurence la garde côtière exige les rapports des pilotes pour tout incident dans les eaux américaines, est-ce que ça n'implique pas que le pilote est reconnu comme étant la personne en charge du navire, àce moment-là?

LE PRESIDENT:

Excusez-moi, avant que le témoin réponde à cette question, est-ce bien ce qui a été dit? Que les autorités américaines re-

quiéraient un rapport?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Oui, on a dit que pour tout accident, un rapport est fait à la demande de la garde côtière, et j'ai même agi comme avocat dans un cas où la "coast guard" demandait un rapport.

LE PRESIDENT:
Je me demande si le témoin a dit ça. Le témoin a dit que les formules roses seraient remplies dans tous les cas d'accidents, et qu'elles lui étaient envoyées seulement pour fins de records, et que l'autorité américaine faisait sa propre enquête; mais, dans tous les cas, je ne sais pas si le témoin a dit ça.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r,
pour Merchant Service Guild:
Je peux le lui demander.

Q Dans un cas d'incident dans les eaux américaines, est-ce que la garde côtière américaine exige un rapport et fait une enquête dans chaque cas?
R Je n'ai pas de connaissance personnelle de tout ce qui se passe dans les eaux américaines, c'est-à-dire

les demandes faites par les autorités américaines, ce n'est pas dans ma juridiction.

LE PRESIDENT:
Voyez-vous, le point est assez important, à savoir si l'autorité américaine peut requérir du pilote un rapport.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Quant à savoir s'ils le peuvent légalement; mais en fait, ils le font, et nous pourrons mettre un témoin dans la boîte à cet effet.

Q Maintenant, laissons de côté cette partie de votre district. Une question que j'aurais dû vous demander lorsque je vous ai questionné hier, et qui concerne les bateaux-pilotes des Escoumains. Voulez-vous nous dire si les bateaux-pilotes des Escoumains servent également pour le service de recherches en mer - "search and rescue"?

R C'est une question assez difficile; je crois que selon..... pas exactement selon la loi, mais je crois que les autorités ont le droit d'employer n'importe quel bateau, navire appartenant au gouvernement, pour faire des recherches, si c'est nécessaire.

Q Est-ce qu'en fait, c'est arrivé?

R Ce n'est jamais arrivé, non, pas à ma connaissance, non.

Q Est-ce que ces mêmes bateaux-pilotes sont munis d'approvisionnement, de ration d'urgence?

R Non.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je n'ai pas l'intention de poser d'autres questions au témoin aujourd'hui, Votre Seigneurie, sauf que j'en aurai plusieurs à lui poser plus tard, je vais lui demander de préparer certaines choses, et lorsque nous serons de retour à Montréal, je lui poserai certaines questions.

LE TEMOIN:
R Excusez-moi, vous m'avez demandé deux ou trois questions.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Q Vous avez déjà les réponses? - Je m'aperçois que le témoin a déjà preparé quelques réponses aux questions qui avaient été posées. Vous avez préparé la réponse à la question concernant Brigit Ragne?

R Oui, au sujet du Brigit Ragne, j'ai fait des recherches: Le pilote a été commandé à quinze heures et cinquante (15:50) de l'écluse Ste-Catherine et l'ordre a été reçu à quinze heures trente-cinq (15:35).

Q Pardon? Répétez donc? Le pilote a été - on a commandé le pilote à quinze heures et cinquante (15:50)?
R A quinze heures et cinquante (15:50), nous avons reçu l'ordre à quinze heures et trente cinq (15:35).
Q Vous avez reçu l'ordre d'envoyer un pilote à l'écluse St-Lambert, à quinze heures et trente-cinq (15:35)?
R Oui.
Q Ca, c'est l'heure à laquelle vous avez reçu l'ordre?
R C'est ça, oui.
Q Et on vous a demandé d'envoyer ce pilote-là pour qu'il arrive à quinze heures et cinquante (15:50)?
R C'est ça.
Q Alors, ça lui donnait un délai de quinze minutes?
R ..... la deuxième question que vous m'aviez demandée, c'était au sujet du Winnipeg.
Q C'est ça, on avait commandé le pilote à 1:55 pour 3:10 du matin, et je vous avais demandé d'essayer de découvrir l'heure à laquelle le pilote avait completé son dernier tour de pilotage?
R C'est ça. Son dernier tour de pilotage était fini à dix-neuf heures et quarante-cinq (19:45) le jour du treize (13).

Je pourrais vous donner le nom du bateau,

si vous désirez.

Q Non, ce n'est pas nécessaire. Alors, le pilote a eu, comme tout repos entre ces deux tours de pilotage, de 19:45 à 1:55 du matin?

R Oui, c'est correct.

Alors, à la question du Théodora, je pourrais vous expliquer encore que dans ce temps-là, on recevait l'information, à chaque fois qu'un bateau passait l'écluse Beauharnois, dans ce temps-là, les mots "river pilot", ou "harbour pilot" étaient ajoutés, tandis que c'est changé maintenant.

Voici, j'ai le rapport, j'ai trouvé ça, il y a è peu près deux ans, en effet, un message indiquant, comme toujours, que le bateau passait l'écluse, nous a été donné, mais en même temps - c'est-à-dire, pas en même temps, mais nous avions, comme toujours, on attendait alors de recevoir un coup de téléphone dela côte Ste-Catherine pour indiquer l'heure de l'arrivée à l'écluse St-Lambert, et j'ai regardé le livre que j'ai apporté avec moi, et nous n'avons pas reçu cet ordre, sauf quand le bateau était dans l'écluse.

Je peux vous montrer le livre.

Q L'écluse St-Lambert?

R C'est correct. Je vous montre le livre dans lequel nous avons marqué l'ordre de ce bateau. C'est

indiqué:" Ship's name, Théodora from seaway to River at 06:35."

Q Quelle heure est-ce, ça 06:35?

R Six heures et trente cinq (6:35) du matin, de l'écluse de St-Lambert, et alors, "order at once," c'est-à-dire que nous avons reçu l'ordre quand le bateau était là, et on avait besoin du pilote à ce moment-là.

Pour des autres questions au sujet du "despatching", je vous réfère au "chief despatcher".

Q Ce livre-ci est imprimé uniquement en anglais?

R Oui, c'est correct.

Q Maintenant, pour revenir au message que vous avez reçu concernant le Théodora, je désire le lire "Theodora down bound out of lock 4 at 0041, October 15th, 1962, request a river pilot at St Lambert Lock."

Maintenant, à la suite de ce texte-là, je vois les lettres D H N 1500, 54, L P. Qu'est-ce que ça signifie, ça?

R Beauharnois, et l'heure, l'endroit.

Q L'heure à laquelle le message a été expédié. Alors, le message a été expédié le quinze (15) au matin, à minuit et cinquante-quatre (12:54)?

R Oui, c'est correct.

Q Et il a été expédié treize minutes après que le navire soit sorti de l'écluse, puisqu'il était dans

l'écluse à minuit et quarante et une (12:41)?

R C'est correct.

Q Et vous avez reçu - on vous a demandé ce pilote, le pilote pour le navire, on vous a passé la commande, si on peut dire, à six heures et trente-cinq (6:35) du matin?

R Non, ceci indique seulement que le bateau a quitté l'écluse à telle heure, comme c'est indiqué, et que quand ce bateau arriverait à l'écluse St-Lambert, il aurait besoin d'un pilote du fleuve, n'est-ce pas; et comme je vous ai expliqué, après ça, quand il entrait dans l'écluse Ste-Catherine, un appel par téléphone était fait, qui disait au "despatcher" plus précisément l'heure d'arrivée dans l'écluse St-Lambert et c'est alors qu'on ordonnerait un pilote, n'est-ce pas.

Q Et dans le cas du Théodora, vous n'avez pas reçu l'appel téléphonique?

R On n'a pas reçu l'appel téléphonique.

Q De la côte Ste-Catherine?

R Au lieu de ça, nous avons reçu un appel téléphonique de l'écluse St-Lambert, quand le bateau était là.

Q Maintenant, avec l'information que vous aviez, lorsque le navire était à l'écluse numéro 4...

R Oui.

Q ... est-ce que vous auriez pu juger de son heure d'arrivée à l'écluse St-Lambert?

R Je me rappelle une fois qu'on a dit que les autorités ont reçu une lettre disant que les capitaines de bateaux eux-mêmes ne pouvaient pas juger de l'heure d'arrivée.

A l'occasion, j'ai demandé d'envoyer une heure d'arrivée par T S F, et ce n'est pas possible parce que c'est trop loin, et c'est pour ça que nous avons demandé cet arrangement, un coup de téléphone de l'écluse Ste-Catherine.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, je voudrais déposer comme pièce numéro 545 un extrait des registres du télé-scripteur de Montréal concernant le Théodora.

LE PRESIDENT:
Les records?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Les records du télé-scripteur, je m'excuse.

LE TEMOIN:
R C'est tout, sauf en ce qui concerne les apprentis et la durée d'apprentissage; le surveillant a apporté les détails avec lui aujourd'hui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le dixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

FERNAND MONARQUE - DEJA ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Monarque, pour fins de records, voulez-vous de nouveau donner vos nom , prénom et fonction, s'il vous plaît?

R Fernand Monarque, 40 ans, commis en chef des signaux maritimes.

Mes fonctions consistent en la "supervision" du service des signaux proprement dit.

Je suis responsable du personnel du service des signaux et du pilotage pour Montréal, Cap St-Michel, Sorel et Trois-Rivières, et je partage les responsabilités

de l'administration avec monsieur Melançon, le surveillant de district.

Q Merci monsieur. Maintenant, en votre qualité de surveillant du service des signaux, vous souvenez-vous qu'il a été question de messages donnés par les pilotes concernant les aides à la navigation qui sont défectueuses, ou qui sont en pannes, et vous nous avez dit que ces messages, vous les receviez à la station de pilotage à Montréal qui couvre, je crois, tout le fleuve en aval, et vous êtes relié à la chaîne qui s'en va jusqu'à la tête des lacs?

R C'est exact.

Q Vous êtes le point central ..

R Entendons-nous...

Q Un instant - j'entends, le point central pour ça?

R Oui, tous ces messages sont centralisés à nos bureaux.

Q Si un pilote du district de Québec rapporte un feu en panne à son surintendant, au bureau de son surintendant, ou encore au bureau des Escoumains, qu'est-ce qui arrive à cette information-là?

R Notre juridiction ne s'étend que de Cap Vincent, en amont de Montréal, et en aval, jusqu'à Québec inclusivement.

Q Jusqu'à Québec inclusivement?

R Si ces feux-là tombent en aval de Québec, eh bien, là, c'est Québec, la station des signaux de Québec qui s'en occupera.

Q Prenons le cas d'un feu en amont de Québec. Alors, ce feu peut être - la panne, plutôt, peut être rapportée soit à Trois-Rivières ou à Sorel où le pilote descend, ou peut être rapportée directement à vous. Est-ce que c'est exact?

R C'est exact, mais la procédure normale est que ces messages-là doivent être rapportés ici à Montréal, qui ensuite voit à les passer à qui que ce soit pour réparation.

Q Maintenant, je crois que ces messages-là comportent deux aspects: Premièrement, avertissement aux autres navigateurs que le feu est en panne, et, deuxièmement, avis au responsable de l'entretien du feu que ce feu est en panne, pour qu'il prenne les mesures nécessaires pour le réparer. Est-ce que c'est exact, ça?

R C'est ça.

Q Maintenant, si vous voulez, on va prendre le premier aspect, l'aspect avertissement aux navigateurs?

R Pardon, maître, j'aimerais ici apporter à votre connaissance les instructions concernant l'opération des circuits de télétype. Ces instructions nous ont été fournies par les télécommunications, ici, et vous y verrez..... un peu plus loin, j'ai indiqué.....

un peu plus loin, j'ai fait des marques.

Vous voyez ici aux articles marqués d'un trait de crayon que l'on établit bien la responsabilité du service des signaux de Montréal en rapport avec les messages dont vous venez d'entretenir la Commission.

Q Qu'il plaise à la Commission, j'aimerais déposer comme pièce 546 un document intitulé "operating instructions of marine services, circuits 999, 998 and 997, effective date April 15th, 1963."

Monsieur Monarque, est-ce que vous pourriez vous procurer pour nous une copie de ces instructions-ci?

R Avec plaisir.

Q Et en attendant que cette copie nous soit transmise, Votre Seigneurie, j'aimerais lire quelques extraits de ce document qui se rapportent au sujet que nous discutons. Premièrement, il s'agit de l'article 2.2.1.9.1 intitulé "Broadcast of navigational information."

Q Est-ce que vous avez un texte français de ces instructions-ci?

R Je ne crois pas.

Q Merci. Par conséquent, je vais les lire en anglais et je cite (lecture est faite dans le texte anglais).

Je m'arrête ici, un instant, monsieur Monarque. Lorsqu'un message est adressé à votre station,

vous le re-transmettez immédiatement?
R Tout dépend de l'urgence du message proprement dit.
Q Qui juge de l'urgence?
R Habituellement, les commis en charge.
Q Est-ce que les commis en charge ont des instructions sur l'appréciation de l'urgence?
R Bien voici, je parle d'urgence - je prendrai par exemple un rapport concernant la brume...
Q Oui.
R ... qui se serait produite à un endroit donné, disons, entre l'intervalle de notre "broadcast" routinier à chaque heure. Bien, à ce moment-là, nos commis sont assez formés que automatiquement ils enverraient un "broadcast" spécial aux navires les avertissant qu'à tel endroit, il y a de la brume à ce moment-là.
Q Maintenant, est-ce qu'il y a des règles écrites concernant cet aspect de votre ouvrage?
R Non, je ne crois pas; c'est une coutume...
Q Est-ce que je puis conclure qu'il s'agit plutôt d'une tradition du service?
R Commej'allais le mentionner, c'est une coutume qui a été établie, parce que, voyez-vous, ce service-là a été installé lorsque nous débutions, sous la juridiction du chenal maritime du St-Laurent, et à ce moment-là, la procédure que j'ai mentionnée a été établie, après étude et discussion entre l'ingénieur en chef du temps,

monsieur Keiring et le commis en chef des signaux du temps, monsieur Héroux.

Q Maintenant, cette information - ces informations que vous recevez, vous les recevez de quelle façon?

R Bien, toujours au moyen des circuits de télé-scripteur.

Q Le navire n'est pas relié au circuit de télé-scripteur?

R Non, je veux dire, j'entends, le navire le transmet à la station de radio dans la périphérie où il se trouve, et la station de radio, par la suite, nous relègue cette information -là au bureau de Montréal.

Q Comment vous passe-t-on cette information-là?

R J'ai ici plusieurs extraits qui vont pouvoir illustrer la façon...

Q Un instant. Le capitaine du navire, ou le pilote envoie le message à la station de radio?

R Oui.

Q La station de radio vous passe l'information à vous?

R Oui.

Q Est-ce que la station de radio vous passe l'information par télé-scripteur ou radio?

R Tout se fait par télé-scripteur.

Q De la station de radio à votre bureau, c'est aussi par télé-scripteur?

R Oui, comme j'ai mentionné vendredi dernier, il se produira quelques occasions où un pilote nous rapportera...

Q Je ne suis pas encore rendu là monsieur.

R Parfait.

Q La chaîne de télé-scripteur entre la station de radio et votre service, est-ce qu'elle est fermée ou est-ce qu'elle est reliée à d'autres chaînes de télé-scripteur?

R Bien voici: Notre service opère de cette façon-ci, j'entends, le service des télé-scripteurs: Toute station qui veut se servir du circuit tourne une clef, et puis lorsque cette clef-là est revenue à sa position normale, toutes les stations se trouvent sélectionnées automatiquement.

Alors, la station qui a un message à envoyer frappe certaines clefs qui préfigurent le code de chaque station, le code d'identification de chaque station, et lorsque la station veut que son message ne soit pas adressé à d'autres stations qui se trouvent sur le circuit, eh bien, il élimine les dernières stations en frappant une barre, la barre des espaces, et de ce fait-là, le message ne sera reçu que par les stations directement intéressées au message, ou les stations auxquelles la station émettrice veut envoyer son message.

Q Alors, c'est celui qui émet le message qui

choisit le destinataire?

R C'est exact.

Q Alors, vous avez reçu cette information-là, vous passez ça sur toutes les stations du circuit 999 et 998?

R Oui.

Q Qui est le premier aspect, l'aspect sécurité, c'est-à-dire aviser les usagers, le public ou les gens concernés qu'il y a une aide à la navigation en panne. Maintenant, comment passez-vous cette information-là à celui qui est responsable de l'entretien de l'aide à la navigation en particulier?

R Bien, comme vous le savez, le bureau de l'agence maritime se trouve situé à Sorel...

Q Oui.

R Comme nous avons une station d'observation et de signalisation à Sorel, alors, nous passons ce message-là par télé-scripteur à la station de Sorel qui elle le transmet par la suite par téléphone au bureau de l'agence maritime de Sorel.

Q Maintenant, est-ce qu'à la lecture de vos propres messages on peut voir si oui ou non l'information a été transmise à la station de Sorel?

R Bien, pas à la lecture des messages dont j'allais vous montrer la teneur; pour ça, il m'aurait fallu apporter des rouleaux de télétype complets.

Q Mais vous devez vous-même le savoir?

R Ah bien, personnellement, je sais que ça se fait continuellement, comme j'ai mentionné vendredi dernier, il n'y a aucun cas qui se serait produit ou notre commis en devoir aurait oublié de transmettre le message en question à la station de Sorel pour retransmission par la suite au bureau de l'agence de la marine, parce que ça se fait machinalement.

Nos commis sont tellement formés que...

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes qu'un message aurait été omis?

R Non, je répète ma réponse de vendredi: Non, jamais.

Q Vous n'avez jamais eu de plaintes?

R Jamais.

Q Maintenant, est-ce que vous contrôlez - vous continuez à contrôler cette information-là lorsqu'elle est transmise à votre télétype à Sorel? Qu'est-ce qui arrive, là? Disons que le phare de tel endroit a été rapporté en panne; ce message vous est communiqué par le pilote, vous passez le message sur les deux circuits, et vous nous assurez que ce message se rend au téléscripteur à Sorel, c'est-à-dire l'endroit où l'agent régional maritime se trouve.

Maintenant, lorsque le message est arrivé à

Sorel sur votre téléscripteur, qu'est-ce qui arrive à ce message-là?

R Comme j'ai mentionné tantôt, le commis en devoir à Sorel passe ce message-là par téléphone à l'agence de la marine à Sorel, ou à quelqu'un de responsable, si c'est en dehors de leur travail de jour.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu des plaintes à l'effet que vos employés à Sorel auraient omis de passer des messages au bureau de l'agent régional?

R Non, aucune, encore.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes que vos employés à Sorel auraient retardé à passer des messages?

R Non, c'est assez improbable parce que...

Q Non, mais avez-vous eu des plaintes?

R Non, jamais.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes de la part de l'agent régional à Sorel à l'effet que lui ne recevait pas les informations?

R Non, mais seulement on a eu des plaintes, il y a..... en mil neuf cent soixante et un (1961)..... ce n'était pas dû au fait qu'ilne recevait pas les informations, mais dû au fait qu'il recevait mal les informations qui nous étaient données.

Q Expliquez-nous donc ça.

R C'était dû au fait que souvent les messages nous étaient mal envoyés, en ce qui concerne...

Q Expliquez donc ça.
R Pour la localisation exacte des bouées...
Q Un instant. Des messages mal envoyés?
R J'entends, l'origine même, soit du navire ou soit du pilote.
Q Dites, de quelle façon étaient-ils mal envoyés?
R Bien, on recevait, par exemple, une bouée tel numéro dont la lumière était éteinte.

Alors, nous retransmettions ce message-là à l'agence de Sorel, toujours, c'est le but ultime; et l'agence, soit la journée même ou le lendemain, envoyait un navire pour vérification, et ils nous revenaient en disant que la bouée opérait tout à fait normalement, à sa position, tel que présumé.
Q Mais écoutez, il y a du ouï-dire dans ça. Comment savez-vous tout ça?
R Bien, parce que le fait m'a été communiqué personnellement par monsieur Nöel Paquet, et personnellement aussi par le capitaine du Ernest Lapointe, le capitaine Marchand.
Q Ce sont des plaintes qu'on vous a faites?
R Oui, parce que souvent le capitaine Marchand, quand il se trouvait dans les parages de la bouée mentionnée, allait vérifier lui-même sur place pour tenter de remédier à la situation.

Q C'est encore plus du ouï-dire que tout à l'heure. Est-ce que vous avez reçu des plaintes par écrit?
R Jamais.
Q Jamais?
R Non, ça s'est fait, voyez-vous, à l'occasion d'une de mes visites à Sorel, et lors d'une rencontre que j'ai eue personnellement avec le capitaine Marchand, lors de la convention des employés du service, à Trois-Rivières, en mil neuf cent soixante et un (1961), durant l'hiver mil neuf cent soixante et un (1961), je dirais, au début de février, et puis, le capitaine Marchand a entretenu toute l'assistance de ce fait.
Q Maintenant, est-ce que vous avez vous-même fait enquête sur ces plaintes-là?
R Bien non, pas enquête, parce que je les ai constatées moi-même comme véridiques.
Q De quelle façon?
R Bien, c'est que évidemment, je ne voudrais pas que tout le blâme soit rejeté sur les pilotes, parce que je vais vous citer d'autres exemples montrant le peu d'informations qui nous étaient fournies:

Un pilote nous reportait, par exemple: La lumière de la grange à trois pignons est éteinte. - alors, imaginez-vous, pour le commis en devoir qui reçoit un rapport comme ça, comment localiser le numéro de cette bouée-là.

Q Est-ce que vous avez vu vous-même de ces rapports?

R Ah oui, avec toute la conscience de mon serment, je les ai vus moi-même. -

Ou: la bouée en face de la vieille église est éteinte, ou est déplacée. C'est à peu près impossible pour le commis en devoir de localiser exactement la bouée en question.

Q Qu'est-ce que vous faisiez dans ces cas-là?

R Si on pouvait rejoindre le pilote, on lui demandait: Vers quel endroit. Alors, à quel endroit ça se trouvait, parce que le pilote, à ce moment-là, ignorait le numéro de la bouée.

Alors, en charchant sur la carte, on venait à bout de trouver une bouée qui se rapprochait assez sensiblement de la position, et à ce moment-là, on la rapportait comme telle à l'agence de la marine.

Maintenant, lorsqu'on ne pouvait pas entrer en contact avec le pilote, on le passait comme tel à l'agence, et lui se débrouillait avec ça.

Q Maintenant, je suis informé que depuis un an, je crois, vous demandez aux pilotes qui rapportent des pannes ou défectuosités dans les aides à la navigation de donner leurs noms. Est-ce que c'est exact, ça?

R Bien voici, c'est qu'à la suite des ren-

contres que j'ai eues tant avec monsieur Paquet que le capitaine Marchand, c'est-à-dire, je crois que notre surveillant de district aussi en a eu vent, il avait été décidé que dorénavant, tout pilote devait donner son nom lors de l'envoi de tout message.

Q Pourquoi ça?

R De sorte que si le message rapportait une bouée dont la location était assez douteuse, l'agence de la marine pouvait revenir sur le pilote par la suite.

Q Maintenant, est-ce que les pilotes mentionnent leurs noms régulièrement?

R Je dois dire tout à l'honneur des pilotes que depuis le début de la saison mil neuf cent soixante-deux (1962), nous n'avons plus du tout à regretter aucun cas de mauvaise information, tant en rapport avec la localisation des bouées que des lumières de courses, etc.

Q Maintenant, est-il déjà arrivé que votre employé à Sorel se soit plaint de ne pouvoir rejoindre soit l'agent régional, soit son remplaçant, ou l'un quelconque de ses subordonnés pour lui transmettre un message?

R Non, je vais vous expliquer pourquoi: Sorel étant...

Q Vous n'avez pas reçu de plainte?

R Non, jamais, nos commis là-bas peuvent

toujours rejoindre quelqu'un, Sorel étant une petite ville, tout le monde se connaît, tout le monde se côtoie presque journellement, quotidiennement; si monsieur Paquet n'est pas rejoignable, il y aura son assistant, monsieur Péloquin ou monsieur Galarneau, etc.

Q Avez-vous déjà entendu dire que vos employés n'étaient pas capables de rejoindre le représentant du ministère des Transports à Sorel pour lui faire part d'un message concernant les aides à la navigation?

R Pas depuis que j'occupe les fonctions de commis en chef des signaux, non.

Q Maintenant, je continue les lecture des extraits, Votre Seigneurie; il s'agit maintenant du paragraphe 2.2.1.9.2 sous le même titre, et je cite: "Signal services Montreal" (lecture en anglais).

Voulez-vous nous expliquer ça, monsieur Monarque, s'il vous plaît?

R Bien, évidemment, c'est que, comme je l'ai mentionné, Montréal - le bureau du service des signaux de Montréal a la haute juridiction sur l'envoi de tout message, on appelle ça les "broadcasts" réguliers ou spéciaux, sur les deux circuits de téléscripteurs: 998 et 999, de Cap Vincent jusqu'à Québec inclusivement.

Q Oui, mais "broadcasts", l'expression "broadcasts" dans le paragraphe que je viens de lire, est-ce que c'est: téléscripteur ou radio?

R Non, les "broadcasts" ne sont envoyés aux stations de radio qu'au moyen du téléscripteur.
Q On dit que Montréal sera responsable pour les "broadcasts"; est-ce qu'on parle du téléscripteur ou du radio?
R Non, du téléscripteur, toujours.

Parce qu'avant la venue du radio-téléphone que j'ai à titre expérimental actuellement, personnellement, j'entends, en autant que notre bureau est concerné, nous n'avions aucun moyen de conclure que nos messages étaient envoyés par les stations de radio.

Comme je l'ai mentionné vendredi dernier, depuis qu'on a ce radio-téléphone là, nous recevons de temps à autre les messages qui sont envoyés par la station de Trois-Rivières radio et Montréal radio, et qui constituait nos "broadcasts" réguliers et spéciaux. Nous les recevons maintenant. Alors, nous sommes en mesure de nous rendre compte qu'ils les envoient régulièrement.
Q Je ne comprends rien.
R C'est qu'antérieurement, disons, au début de cette année...
Q Oui.
R ... on ne pouvait pas se rendre compte si nos "broadcasts" étaient faits par les stations de radio.
Q Oui.

R Mais depuis le début de cette année, disons, depuis le mois de mai, nous sommes en mesure de le savoir, s'ils sont envoyés ou non, parce que nous avons un radio-téléphone dont la fréquence est assez puissante qu'il nous permet de reçevoir Trois Rivières radio.

Q Est-ce que vous écoutez régulièrement sur votre radio-téléphone pour vérifier si les informations que vous avez transmises à la station radiophonique sont bien retransmis au public?

R Non, pas..... il ne fait pas de vérification de ce côté-là, parce qu'en définitive, ça nous vient par bribes, c'est entrecoupé, parce que nous ne sommes pas sur le...

Q Je crois qu'on se comprend mal au sujet du dernier paragraphe que je viens de lire, on dit (lu en anglais)

R C'est ça.

Q Mais le "broadcast" dont il s'agit ici, c'est par radio, et non pas par téléscripteur, d'après ce paragraphe-ci?

R Non, mais comme je vous ai mentionné, nous avons d'autres moyens de les relayer.

Q Ca, c'est: responsable pour commander la diffusion.

R Si vous revenez à l'entête de ce pamphlet d'instructions-là, vous verrez qu'il s'agit bien des instructions pour l'envoi des téléscripteurs, et non des

radios-téléphones.

Q Ah bon. Maintenant, je lis le paragraphe suivant qui s'intitule: "Routine broadcasts, numéro 2.2.1.9.3.1, et je cite: (lu en anglais).

Et on donne le nom de la station, l'heure, la fréquence?

R Oui, c'est ça.

Q Et je crois que je peux me dispenser de lire les fréquences, ici. Le paragraphe suivant qui a comme numéro: 2.1.9.3.2. se lit comme suit, et je cite: (lu en anglais).

Le paragraphe suivant qui porte le numéro 2.2.1.9.3.3 se lit comme suit: (lu en anglais).

Maintenant, voulez-vous nous expliquer la différence entre un "routine broadcast" et un "immediate broadcast"?

R Bien, "immediate broadcast" implique un "broadcast" urgent.

Q Oui.

R Comme j'ai mentionné tantôt, un changement dans la visibilité dû soit à la brume ou à unepluie dense, ou à l'automne, à la neige, ou encore à l'échouement d'un navire, ou à la collision de deux navires, ou quelque chose de semblable.

Q Votre radio diffusion d'informations se fait

à toutes les heures?

R C'est ça.

Q Exemple: Midi et demi (12:30), un navire s'échoue quelque part dans le chenal et bloque complètement le chenal. Qu'est-ce qui arrive?

R A ce moment-là, notre opérateur, disons, notre commis en devoir enverra automatiquement - ce message nous aura été donné, habituellement, par une station de radio?

Q Oui.

R Alors, il relayera aux stations de radios absolument le même message.

Q Ca, c'est immédiatement?

R Immédiatement.

Q Sur les deux chaînes de téléscripteur?

R Nous entendons, nous, si le message - si ça s'est produit entre Montréal et Québec, eh bien, ça sera envoyé par la station de radio entre ces deux limites extrêmes là, et inversement, si c'est en haut, en amont de Montréal.

Q Pourquoi ne pas l'envoyer dans la voie maritime du St-Laurent, si le navire descend la voie maritime veut descendre jusqu'à Québec, il va savoir s'il y a des obstructions ou non?

R Il le saura automatiquement parce que..... à cause..... de la fréquence ou du rayon d'action de la station de Montréal Radio.

Q Alors, le téléscripteur, c'est limité dans le district?

R C'est ça.

Q Ce serait immédiatement transmis à la station de radio?

R Oui, comme tel, parce qu'il advient quelquefois où le message qu'on reçoit est incomplet quant à ses détails ou quant à la position exacte du navire; à ce moment-là, le message est envoyé comme tel, quitte à vérifier ou à obtenir plus de précision par la suite quant à la localisation ou à la position du navire, et d'autres détails susceptibles.....

Q Ca, c'est transmis immédiatement par radio?

R Oui, et c'est continuellement sur nos messages réguliers, à chaque heure, le même message.

Q Le message régulier de chaque heure, est-ce que c'est ça qui est le "routine broadcast"?

R C'est ça.

Maintenant, vous avez mentionné tantôt le cas d'une bouée dans le district de Québec qui nous serait rapporté.

Q Exactement, le cas de trois bouées?

R Oui.

Q Voulez-vous sortir la documentation que vous avez concernant cet incident?

R J'ai plusieurs extraits..... copies de messages

F. MONARQUE
Com. Enquête
EX. - 606 -

qu'on a reçus et qui mentionnaient justement des bouées inopérantes, ou opérant de façon anormale dans le district de Québec.

Alors, je peux vous les montrer et vous verrez le processus que nous employons jusqu'au moment où ce message-là est retransmis sur nos "broadcasts" réguliers.

J'ai ici, en date du sept (7) juillet, un message qui nous a été donné par la station de pilotage de Québec, et je lis le message - je peux le lire en anglais ou en français?

Q En anglais.

R "At 02:40, pilot P.A. Lachance reports buoy 123-Q extinguished." Alors, ça ç'a été donné, c'est signé par: Quebec Pilotage Officer, 07, la journée, 06 le mois, et l'heure 02:48, et les initiales du commis en devoir, là-bas.

Q Oui.

R Maintenant, notre commis en devoir à Montréal, en recevant ce message-là l'entre sur une formule appropriée dont voici la teneur ici.

Q Ces formules vous sont fournies par votre ministère?

R Non, ce sont des formules que l'on imprime localement.

Q Oui.

R Pour tenir en record les messages qui nous sont rapportés, justement, et pour que lorsque les changements de quart surviennent, bien, l'employé qui remplace celui qui était en devoir, puisse se rendre compte par lui-même des messages qui peuvent être entrés.

Q Mais, est-ce que ça n'apparaît pas sur la copie qui reste sur le téléscripteur?

R Bien, voici, oui, là je vous ai mentionné l'heure avec intention - ça s'était produit - ce message-là nous a été rapporté la nuit. Si ç'avait été, disons, de jour, le message est compilé sur cette feuille-là, sur cette formule-là, et vers quatre heures (4:00), quatre heures et trente (4:30) de l'après-midi, nous demandons aux stations locales, en l'occurence Sorel et Québec qui sont les villes où se trouvent les bureaux des agences maritimes, de la marine, plutôt, de s'informer auprès de l'agence de la marine, pour savoir si les bouées qui ont été rapportées, ont été réparées dans la journée.

Sinon, eh bien, à compter de cinq heures (5:00) ou six heures (6:00), tout dépendant de la période de la saison, en été, c'est vers six heures (6:00), le message commence à être "broadcasté" jusqu'au lendemain matin, jusqu'à la clarté le lendemain matin.

Q Jusqu'à la clarté?

R Oui.

Q Ca, c'est si une bouée est éteinte. Mainte-

nant, si la bouée est déplacée?

R Si la bouée est déplacée, que ce soit de jour, le soir ou de nuit, le message sera "broadcasté" automatiquement.

Q Si je comprends bien, vous n'attendez pas qu'on vous rapporte que la bouée a été réparée, mais vous demandez vous-même si la bouée a été replacée ou si le feu - si la bouée a été réparée?

R C'est exact

Q Est-ce que vous faites ça à tous les jours?

R Non, évidemment, en autant qu'il y a des bouées ou des messages sur ces feuilles-là.

Q Sur les aides à la navigation, ou seulement les bouées?

R Ca peut-être..... comme vous avez vu, cette formule est divisée en deux. Un côté est réservé aux bouées, aux lumières de bouées, et l'autre est réservé aux navires qui pourraient ancrer pour une cause quelconque.

Alors, si quelque chose apparaît soit d'un côté ou de l'autre de cette formule, eh bien, les commis en devoir se baseront là-dessus pour "broadcaster" les messages.

Q Alors, si un navire - je pense qu'on fait mieux de déposer comme pièce une de ces formules-ci, s'il vous plaît?

R Oui. Vous avez justement ici des exemples de navires entrés.

Q Vous en avez besoin de ce rapport-là?

R Je pourrais peut-être vous en faire faire une copie.

Q Qu'il plaise à la Commission, je voudrais déposer comme pièce numéro 547 un extrait - c'est-à-dire, une copie, un exemplaire de la formule à laquelle vient de référer le témoin, formule qui comporte diverses mentions.

Cette pièce sera remplacée par une copie pour pouvoir retourner l'original au témoin, s'il n'y a pas d'objection de part et d'autre.

LE PRESIDENT:

C'est une formule de record de réception de message.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, si vous voulez, nous allons expliquer en quoi consiste l'exhibit 547: La colonne extrême gauche comporte la mention du mois et du quantième du mois?

R C'est exact, oui.

Q Et est-ce que la colonne extrême gauche s'applique également à la partie intitulée "Ship reported anchored at...

R Oui.

Q Et dans cette partie-là, on a la date, l'heure à laquelle le navire a été ancré?
R C'est ça.
Q L'heure à laquelle il a levé l'ancre?
R Oui.
Q Le nom du navire?
R Oui.
Q Et l'endroit où il est ancré?
R C'est ça.
Q Et cette formule est remplie au fur et à mesure que vous recevez l'information sur les téléscripteurs?
R C'est ça.
Q Maintenant, à la fin de la journée, à quatre heures (4:00), est-ce que vous faites la même vérification que vous faites au sujet des bouées ou des aides à la navigation?
R Lorsque notre commis, le soir, entre à quatre heures (4:00), c'est machinal, d'abord, cette pièce-là est toujours à côté de la machine téléscripteur, de sorte qu'en arrivant, le commis jette automatiquement la vue sur ceci, et il voit par le fait même s'il y a des bouées qui ont été rapportées inopérantes ou fonctionnant anormalement, ou si des navires ancrés pour une cause quelconque nous auraient été rapportés.
Q Maintenant, est-ce que lui vérifie si les navires ont levé l'ancre ou non?

R Malheureusement..... oui, évidemment, il vérifie, mais malheureusement, comme vous le voyez ici, à côté du nom de chaque navire, vous voyez que quelques heures de levée d'ancres sont mentionnées.

Q Exactement, suivant votre formule, il y a un navire qui est à l'ancre depuis juin le sept (7), "north side Sorel, ship station"?

R Je crois que le surintendant régional et le surveillant de district peuvent attester comme moi qu'en maintes occasions dans le passé, l'autorité avait demandé aux pilotes de rapporter - les pilotes ou les navires, de rapporter le moment ou l'heure du lever de leur ancre, de nous rapporter ça à nous pour que nous enlevions de notre "broadcast" les navires qui se trouvent ancrés déjà à cette position-là.

Q Pourquoi ça?

R En bien, en définitive, justement pour éviter le "broadcast" qu'un navire est ancré à tel endroit lorsqu'il n'y est plus.

Q Et ça ne se fait pas?

R Partiellement.

Q Partiellement?

R Oui.

Q Pas complètement?

R Non.

Q Vous êtes-vous plaint au surintendant de district à ce sujet?

R Il en a été question, pas de plainte formelle, mais au cours de nos entretiens réguliers, il en a été question.

L'ancien surintendant régional des pilotes, le capitaine Gendron, a mentionné le fait, autant verbalement que par écrit, je crois, en maintes occasions, aux pilotes et je crois qu'en certaines occasions nous avons passé sur nos bulletins de signalisation maritime des messages à cet effet.

Vous avez justement un message ici qui a été passé.

Q Qu'il plaise à la Cour, je voudrais lire un extrait d'un bulletin du service des signaux de Montréal, neuf heures et trente du matin (9:30 a.m.), octobre le douze (12), mil neuf cent soixante et un (1961), qui comporte dans sa première partie le texte suivant: (lecture en anglais).

Maintenant, à quatre heures (4:00) heures de l'après-midi, lorsque le commis qui prend son quart à ce moment-là vérifie la formule 547, est-ce qu'il envoie des informations quelconque, ou requiert des informations quelconque concernant les navires qui sont au mouillage, à l'ancrage?

R Non, voyez-vous, lui-même va continuer à Broadcaster un navire ancré, même si ne l'est plus, jusqu'à ce que les rapports contraires lui soient donnés.

ou encore si la cause de l'ancrage du navire a été la mauvaise visibilité due à la brume, à la pluie ou à la neige, jusqu'à ce que les rapports lui indiquant que la visibilité est devenue meilleure lui soient donnés.

Q Attendez un peu, là. Un navire est rapporté au mouillage, à l'ancrage?

R Oui.

Q Vous en êtes avisé?

R Oui.

Q Ca passe sur votre téléscripteur, ça passe dans tout votre circuit?

R Oui.

Q D'accord?

R Oui.

Q C'est radiodiffusé?

R Oui.

Q Sur un "routine broadcast", et c'est entré dans la formule 547?

R C'est ça.

Q Et à chaque fois que vous avez un "routine broadcast", vous donnez les noms, les endroits et les noms des navires où ils sont à l'ancre?

R Oui, la position telle que vous la voyez indiquée là.

Q Sur la formule 547?

R Oui, c'est ça.

Q Maintenant, si le navire n'est plus à l'ancre?

R Comme je vous l'ai mentionné, notre commis "broadcastera" habituellement le même message, même si le navire ne l'est plus, jusqu'à ce que des rapports contraires - j'entends, des rapports contraires, disons, il est arrivé maintes fois qu'un pilote qui se trouvait ancré dans le voisinage du navire qui avait déjà été ancré, le pilote en question s'adonne à passer là, puis il voit qu'il n'y a pas de navire, et que la visibilité est bonne, le pilote va nous envoyer - s'il est coopératif, dans ce cas-là, il va nous envoyer un message disant que le navire en question est parti.

Q Si le pilote de ce navire ancré ne vous a pas averti qu'il est parti?

R Non, évidemment, ça se produit. J'ai mentionné les pilotes, mais le même cas se produit pour des petits navires qui ne prennent pas de pilote.

Nous avons d'ailleurs - je dirais que la majorité des cas s'applique à eux.

Q Alors, ce défaut d'observer la règle qui a été lue il y a quelques minutes peut causer au moins de la confusion, sinon une situation dangereuse?

R C'est justement la raison pour laquelle nous avons intitulé ici les articles qui sont parus sur notre bulletin "Notice to mariners," et non "notice to pilots".

Q Je comprends. L'avis est adressé aux navires et aux commandants de navires?

Q Qui ont la responsabilité du navire?
R Oui.
Q Continuons avec notre formule 547: La partie droite de cette formule est intitulée "Buoys or lights extinguished?"
R Oui.
Q Et je crois que vous avez expliqué qu'à chaque jour, à quatre heures, vous vérifiez si les aides - si les bouées, les lumières étaient éteintes?
R Evidemment, j'ai mentionné: Quatre heures pour mentionner un chiffre, mais c'est à tout changement de quart.
Q Vous avez combien de quarts?
R Trois quarts, j'entends, trois quarts qui peuvent impliquer - ça ne s'est jamais produit, mais qui pourraient impliquer une erreur: Disons de huit heures à quatre heures, de quatre heures à minuit et de minuit à huit heures le lendemain matin.
Q Et je vois aussi sur cette formule que la colonne extrême droite s'intitule "Check when reported repaired"?
R C'est ça.
Q Qui vous donne cette information-là?
R Bien, comme je l'ai mentionné tantôt, notre commis en devoir vérifie lui-même, j'entends, fait vérifier si c'est une bouée qui tombe dans le district de l'agent de la marine de Sorel, fait vérifier notre commis en devoir

à Sorel, auprès du bureau de l'agence, pour savoir si la bouée a été réparée dans la journée, et si oui, bien, à ce moment-là le message ne sera pas "broadcasté".

Q Et vous indiquez la date à laquelle on vous a rapporté que la bouée était réparée?

R C'est ça.

Q Maintenant vous avez, je crois, à faire affaires non seulement avec l'agent maritime de Sorel, mais aussi avec celui de Québec. Est-ce que c'est exact?

R Ah oui, j'allais dire: "Hélas oui." Mais c'est exact.

Q Dites donc pourquoi vous dites "hélas oui," s'il vous plaît?

R Bien, nous avons toujours eu énormément de difficultés avec le bureau de l'agence de la marine à Québec.

Q Pourquoi?

R Je ne saurais le dire, parce que, évidemment, on n'a pas de preuve, mais c'est un fait qui m'a été relaté aussi par mes employés là-bas.

Q Voici, si vous voulez, ce que les employés vous ont dit au sujet du service maritime à Québec, on va l'oublier, si vous voulez nous raconter les difficultés qu'en votre qualité de chef du service des signaux vous avez eues?

R Je n'ai pas dit: le service maritime.

Je voudrais être certain là-dessus, je ne l'ai pas mentionné, c'est le service de l'agence de la marine à Québec, qui en l'occurence se trouve à être le capitaine Gaudreau.

Le capitaine Gaudreau a reçu, comme nous, les instructions dont je vous ai fait part tantôt, concernant l'opération de nos circuits téléscripteurs, et lui-même, ou son bureau, en tiennent rarement compte. Il prend pour acquit. .

Q Qu'est-ce qui vous fait dire ça?

R Ah, en jugeant que les messages qu'il envoie, que ça part de Québec, même, j'entends, même en amont de Québec, et que ça concerne toutes les bouées sous sa juridiction, eh bien, il prend sur lui de les faire "broadcaster" ou de faire cesser ces "broadcasts"-là en tout temps, à sa guise, sans que ça passe par notre bureau. Je veus sous-entendre qu'il en garde la main haute.

A cet effet, l'an dernier - non, l'année d'avant, à la fin de la saison mil neuf cent soixante et un (1961), j'ai mentionné le fait au surintendant régional dans letemps qui se trouvait à être le capitaine Gendron, et le capitaine Gendron a écrit personnellement au capitaine Gaudreau pour attirer son attention sur le sujet, et j'ai une copie ici de la lettre.

Q Qu'il plaise à la Cour, vu qu'il s'agit de

F. MONARQUE
Com. Enquête
EX. - 618 -

point concernant l'envoi d'avis aux pilotes, j'aimerais avoir la permission de lire cette lettre.

LE PRESIDENT:

C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

" MONTREAL, le 8 décembre 1961.

Capitaine G.E. Gaudreau,
Agent de District de la Marine,
Ministère des Transports,
rue Champlain,
QUEBEC.

Cher monsieur,

Permettez-moi d'attirer votre attention sur certains points concernant l'envoi des "avis aux pilotes et aux navigateurs" par les stations côtières de radio de Québec, Trois-Rivières et Montréal.

D'après les "instructions sur l'utilisation du circuit télé-imprimeur 999 des services de la marine", instructions mises en vigueur le premier (1er) octobre mil neuf cent cinquante-neuf (1959(, il est spécifié à l'article 2.2.1.9.2 que "le service des signaux à Montréal sera chargé d'ordonner aux stations côtières de Montréal, Trois-Rivières et Québec de faire des émissions et d'indiquer au début du message si celui-ci est destiné à faire

l'objet de transmissions immédiates ou d'office." Et à l'article 2.2.1.9.3.2. "ces émissions à heures fixes, se composeront soit du message 'no obstruction to navigation reported', soit de tout message que le bureau de Montréal du service des signaux pourra ordonner de transmettre." Enfin, l'article 2.2.1.9.3.3. ajoute " Un message dont l'émission a été ordonnée par le bureau de Montréal du service des signaux sera répété à chaque émission d'office tant que le bureau en question de l'annulera pas."

Or, il est arrivé qu'au cours de cette saison, des bureaux autres que celui du service des signaux de Montréal, ont ordonné eux-mêmes, directement aux stations de radio, de reléguer aux navires des avis aux pilotes ou aux navigateurs, et ce, pour des périodes de temps dépassant les prescriptions prévues dans les instructions mentionnées plus haut. Une plainte à cet effet nous est parvenue de la part du directeur régional des services de l'air qui régit tous nos services de téléscripteurs et les stations côtières de radio.

Il importe de concevoir que le service de ces stations nous est fourni bénévolement, en antant que l'on n'empiète pas trop sur le temps qui leur est alloué pour s'occuper du trafic commercial. Or, il est arrivé maintes fois que ces stations ont pris 23 minutes pour reléguer nos messages, ceci ne leur laissant plus que

37 minutes par heure pour le commercial.

Aussi, afin de prévenir de tels abus, dorénavant, nous vous saurions gré de bien vouloir aviser votre personne, de s'en tenir rigoureusement aux prescriptions mentionnées ci-haut dans l'envoi de tout avis aux pilotes et aux navigateurs à être relégués aux navires, entre Montréal et Québec. Le bureau du service des signaux de Montréal est parfaitement au courant des procédures à suivre, des mesures et des précautions à prendre relativement à la sécurité de la navigation, et aussi, des méthodes à adopter pour éviter que les stations côtières de radio ne soient débordées de travail.

En vous remerçiant de votre bienveillante attention, nous demeurons,

Vos tout dévoués,

Capitaine Jacques Gendron,

Surintendant régional des pilotes."

Q Maintenant, monsieur Monarque, cette lettre réfère à des instructions du circuit télé imprimeur du premier (1er) octobre mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Est-ce que les instructions qui sont actuellement en vigueur sont différentes, substantiellement, de celles qui étaient en vigueur en octobre mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Nullement, en aucune façon, en autant que

notre service est concerné.

Q Maintenant, cette situation anormale qui est mentionnée dans cette lettre a-t-elle été rectifiée?

R Il y a eu, je dois admettre qu'il y a eu, au cours de l'an dernier, une certaine amélioration.

Q Oui.

R Mais le fait se produit encore assez souvent.

Maintenant, pour les besoins de la cause, vous avez remarqué que dans sa lettre, le capitaine Gendron fait mention de périodes, - du peu de temps requis par les stations de radio pour l'envoi de leurs propres messages.

Q C'est-à-dire, du peu de temps qu'on leur laissait.

R Du peu de temps qu'on leur laissait, c'est ça.

Q On leur laissait 37 minutes sur chaque heure?

R J'ai ici, en réponse à une plainte qui nous était parvenue de la part des télécommunications, - du directeur des télécommunications, une lettre qui le capitaine Gendron m'a écrite en vue de raccourcir le plus possible les messages qu'on envoie sur le circuit.

J'ai quelque part ici la plainte que le capitaine Gendron avait reçue des télécommunications. Je vais essayer de le trouver.

Q Maintenant, vous pourriez peut-être nous dire la nature de ces plaintes?
R C'était dû à la longueur des messages.
Q Uniquement?
R Uniquement, oui, parce que le service des stations côtières de la radio est fourni gratuitement au ministère des Transports. Alors, de ce fait, il est normal que ces stations-là puissent se réserver assez de temps pour passer leur trafic commercial.
Q Pour faire un peu d'argent?
R C'est juste.
Q Votre Seigneurie, en rapport avec ce que le témoin vient de dire, j'aimerais lire une lettre adressée à monsieur Monarque, au mois de janvier mil neuf cent soixante-deux (1962). Cette lettre est en anglais, par conséquent, je la lirai en anglais.
(La lettre est lue en anglais).

Q Maintenant, monsieur, voulez-vous nous expliquer qu'est-ce que c'est qu'un "notmar"?
R C'est une abréviation pour les trois mots "notice to mariners".
Q Merci, monsieur.
R Maintenant, j'ai ici un exemplaire qui va illustrer la longueur des messages dont le directeur des télécommunications se plaignait. Ce n'est que pour un seul "broadcast".

LE PRESIDENT:

Peut-être que vous pourriez produire la pièce plutôt que la lire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

C'est pour démontrer la longueur, et ce document sera produit sous la cote 548, exemplaire de la longueur d'un message expédié sur le circuit téléimprimeur de Montréal.

Q Est-ce que vous auriez d'autres commentaires à faire sur les services des signaux contrôlés par Montréal?

R Oui, voici, tantôt vous avez posé une question mentionnant si ces messages-là étaient donnés à d'autres personnes ou d'autres stations que les stations de radio.

Evidemment, j'aurais dû dans le temps spécifier que tous ces messages sont par le fait automatiquement passés aussi aux stations de pilotage tant à Montréal qu'à Trois-Rivières et Québec, pour affichage aux bureaux, je veux dire, sur le tableau indicateur des avis aux pilotes ou aux navigateurs.

Q Alors, les pilotes eux-mêmes jouissent d'un service distinct et immédiat?

R Oui, assurément.

Q Est-ce tout ce que vous avez à ajouter?
R Oui, c'est ça.

Le Président:

Q Juste une question, avant d'ajourner pour quelques minutes Quant à toutes ces irrégularités qui sont relatives à l'usage du téléscripteur par Québec, je comprends que ceci occasionne des inconvénients aux stations et aux autres usagers, mais je me demande quelles sont les conséquences relativement aux pilotes et au pilotage? Est-ce qu'il y a des conséquences adverses?
R Bien non, Votre Seigneurie, en autant que les messages sont bien radiodiffusés aux pilotes.
Q Est-ce qu'il en résulte de la confusion en ce sens que tout ne vient pas en même temps?
R Bien, de la confusion, les stations de Trois-Rivières - j'ai dit ça dans une conversation que j'ai eue avec les opérateurs de la station côtière de la radio de Trois-Rivières, lorsque nos messages sont trop longs, ils ont tendance eux-mêmes à les écourter.

Alors, dans quelle mesure peuvent-ils écourter nos messages et montrer tout de même une partie importante, là, ça peut laisser à désirer, dans certains cas.
Q Vous avez mentionné aussi que Québec

s.obstinait à garder le contrôle des "broadcasts" relativement aux aides à la navigation?

R Oui. Je veux bien mentionner qu'il ne s'agit pas en l'occurence du service de signalisation ou de la station côtière de la radio de Québec, mais bien du bureau de l'agence de la marine.

Q Maintenant, cette pratique est irrégulière, mais est-ce que ça ne peut pas causer de la confusion relativement aux pilotes ou à d'autres personnes qui auraient besoin de ces renseignements-là?

R En effet, je crois que le capitaine Gendron, dans sa lettre, en faisait état lui-même.

Il y a bel et bien confusion pour ce qui est du district d'en bas.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Une dernière question, monsieur Monarque, au sujet de la confusion qui peut être créée par un défaut d'observer les règles quant à la radiodiffusion des informations, voulez-vous nous dire si vous avez des exemples concrets à nous citer?

R Il nous est arrivé en maints occasions de

constater, - et d'ailleurs ce témoignage pourra être corroboré en tout temps par la station des signaux de Québec, - que des messages dont le "broadcast" avait été autorisé directement par le capitaine Gaudreau avaient cours durant une semaine entière, concernant un obstacle quelconque à la navigation, et que souvent, dès le lendemain, cet obstacle-là n'existait plus, et le bureau de l'agence maritime avait oublié d'avertir la station de radio de cesser son "broadcast".

Q Et ça continuait?

R Ca continuait durant une semaine de temps.

Q Merci, monsieur.

R Bienvenue.

Q Maintenant, vous êtes en charge du personnel à Montréal, Trois-Rivières et Sorel; est-ce que c'est exact?

R J'en ai la responsabilité.

Q Vous en avez la responsabilité?

R C'est exact.

Q Pouvez-vous nous donner le détail du personnel que vous avez sous votre juridiction, en nombre et en fonction?

R Je croyais que vous alliez dire: En qualité.

Q Bien, les qualifications, je gardais ça comme prochaine question.

R Voici: De toute façon, nous avons au bureau

de Montréal onze (11) employés saisonniers dont cinq (5) sont en fonctions du côté du pilotage, - de la section du pilotage, et six du côté des signaux.

Nous avons deux commis seniors, en l'occurence messieurs Desfossé et Viau. Ca, c'est indépendamment, évidemment, de la section de la comptabilité où il y a un comptable, un grande 3, et deux jeunes filles commis grade 2.

Q Ca comprend seize employés en tout?

R Et j'ajoute à ça: deux secrétaires, celle du surintendant régionalet celle du sruveillant de district.

Q Est-ce que vous êtes inclus dans ça?

R Non, évidemment, je peux m'inclure si vous voulez; j'exclus le surveillant de district et le surintendant régional, si vous voulez, pour le besoin de totaliser les employés, vous pouvez ajouter notre concierge et vous aurez le nombre total d'employés.

Q Et il y a 18 subalternes?

R Oui.

Q Vous-même, le surintendant régional, le surveillant de district, ça fait 21?

R A Montréal.

Q Plus le concierge. Ca fait 22 au total?

R C'est ça.

Q Comme employés à la station de service du pilotage?

R Oui. Maintenant, si on passe à la station du Cap St-Michel, il y a trois employés saisonniers et un employé permanent.

Q Pendant qu'on est sur le sujet d'employés saisonniers et permanents, voulez-vous encore une fois donner la différence qu'il y a entre les deux?

R Un employé saisonnier est saisonnier lorsqu'il est à l'emploi, en fonctions pour la dûrée de la période de navigation, ce qui veut dire de la fin de mars au trente et un (31) décembre inclusivement.

Q Alors, il n'est pas payé à l'année?

R Non, il n'est pas payé à l'année.

Un employé permanent, lui, est payé à l'année.

En plus de ça, l'employé permanent, lui, n'est cédulé que pour des quarts de jour, pour cinq jours par semaine, excluant les fins de semaine, cependant que les saisonniers sont habituellement cédulés pour des quarts rotatifs de sept jours par semaine.

Q Et la nuit?

R Et la nuit.

Q Ca, c'est à St-Michel. Maintenant, aux autres endroits, à Sorel?

R A Sorel, nous avons quatre employés saisonniers et aucun permanents; cependant qu'à Trois-Rivières, il y a cinq employés saisonniers et un employé

permanent, un commis grade 4 qui agit comme responsable de la station, du bureau là-bas.

Q Revenons à Montréal. Vous avez dit que vous aviez, je crois, cinq employés affectés au service des signaux et six au pilotage. Est-ce que c'est ça?

R Oui, c'est bien ça.

Q Maintenant, voulez-vous nous dire les qualifications de vos employés affectés au service des signaux?

R Un moment, s'il vous plaît..... j'ai apporté avec moi des circulaires qui détaillent les qualifications requises et les fonctions remplies par nos employés, y compris les commis d'exploitation de transport, tel est le titre exact, et ceci va tant pour Montréal que Sorel et Trois-Rivières.

Je n'ai pas nommé le Cap St-Michel, parce que là nous avons des employés qui portent le titre d'agent des signaux, "signal agent", en anglais, comparer à "transport operating clerk", ou commis d'exploitation de transport, à Montréal, Sorel et Trois-Rivières.

Q Voulez-vous nous donner les qualifications des commis d'exploitation de transport?

R Oui, les qualités requises, je les lis d'après la circulaire: " Qualités

Instruction d'école primaire, des points additionnels étant accordés pour une formation complé-

mentaire. De préférence une certaine expérience du travail de bureau et quelques connaissances des méthodes et des pratiques de bureau; aptitude à faire fonctionner un télétype ou une machine à écrire à une vitesse de 20 mots à la minute; aptitude à comprendre et à suivre des instructions verbales ou écrites, entregent; qualités personnelles appropriées; état physique satisfaisant."

Et l'on ajoutait en outre: "Une connaissance du français et de l'anglais suffisante pour remplir les fonctions en cause est requise."

Q Est-ce que je dois conclure que vos commis d'exploitation des transports sont tous bilingues?

R Nécessairement.

Q Nécessairement. Maintenant, quelqu'un qui entre à votre service, quel processus doit-il suivre pour se familiariser avec vos opérations?

R Il est évident que le candidat choisi devra subir une période d'entraînement.

Alors, depuis la fusion des deux services, je dis "moi" parce qu'en définitive, ça tombe dans mes attributions, j'ai toujours pris comme acquit, pour commençer la période d'entraînement du côté des signaux pour la faire poursuivre par la suite du côté de la section du pilotage.

De ce fait-là, le commis a la chance de



développer son potentiel, et lorsqu'il arrive du côté de la section du pilotage, il a déjà une certaine formation technique, il sera plus familier avec la navigation proprement dite et ses matières connexes.

D'ailleurs, je fournis à différents intervalles moi-même à tous les employés toutes lettres, notes qui peuvent aider à augmenter leurs qualifications, et je leur dis sans cesse de voir eux-mêmes à les augmenter, à se documenter le plus possible pour ce qui a trait à leur travail.

Q Quelle période de temps croyez-vous nécessaire pour qu'un employé devienne raisonnablement efficace dans son ouvrage?

R Bien, par expérience, nous pouvons présumer avec assez de certitude qu'environ deux mois d'entraînement du côté de la section des signaux sera suffisant.

Du côté de la section du pilotage, bien, à cause des particularités et de la diversité du travail qui s'y présente, la période d'entraînement peut s'échelonner jusqu'à un an et quart, un an et demi.

Q Tant que ça?

R Aussi longtemps que ça.

Q Pendant que l'employé est à l'entraînement, est-ce que quelqu'un surveille son ouvrage?

R Ah oui, nécessairement.

Voudriez-vous insinuer une section ou l'autre, ou en général?

Q Je n'insinue rien; je veux savoir si lorsque vous affectez quelqu'un au service des signaux pour la première fois, est-ce qu'il y a quelqu'un d'attitré pour lui enseigner quoi faire, surveiller s'il fait bien son ouvrage, s'il ne commet pas d'erreur?

R Moi-même, sans rien insinuer de façon générale, je dirais: oui.

Q Vous faites ça?

R Oui.

Q Et quant au service de pilotage?

R Au service de pilotage, il y a ce que j'appellerais une phase, une période d'entraînement qui peut dûrer environ trois mois. Ceci permet au commis à l'entraînement de se familiariser tant avec les règlements du pilotage qu'avec la diversité des cas qui se présentent.

Par la suite, l'employé est versé sur des quarts rotatifs.

Q Alors, pendant les premiers trois mois, en fait, il ne fait pas partie d'un quart?

R Non, du tout, il est affecté au quart de jour - pas de jour uniquement, il est un double de la personne qui est en devoir avec lui du côté de la section de pilotage.

Q Il est en surnombre?

R C'est exact.

Q Pendant trois mois, pour voir comment ça se passe?

R C'est ça.

Maintenant, si j'ai mentionné que la période d'entraînement pouvait s'échelonner jusqu'à un an et demi, c'est que pertinemment, nous avons des situations qui ne présenteraient qu'au début de la saison ou vers la fin de la saison et qui ne se présenteront du tout au cours de la saison. Dans d'autres cas, ce sera le contraire.

Alors, c'est pour ça que la période est si longue, j'entends, la période finale est si longue du côté de la section pilotage.

Q Maintenant, qu'est-ce que votre personnel fait durant l'hiver, quand la saison de navigation est fermée?

R Evidemment, par intérêt personnel, la plupart tentent de retirer des prestations d'Assurance Chômage.

Q Alors, ces gens-là, en fait, est-ce qu'ils travaillent à la station de pilotage quand même?

R Bien, plusieurs employés ont tenté de se chercher - de se procurer du travail, mais, - d'ailleurs les statistiques de la Commission d'Assurance Chômage sont là pour le prouver, le marché du travail est inondé de travailleurs sans emploi durant l'hiver, partir de l'au-

tomne au printemps - dû au fait que la concurrence est si forte, nos employés peuvent difficilement se trouver du travail.

Q Est-ce que vous maintenez une partie de votre "staff" en fonction, en opération, durant l'hiver?

R Depuis l'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962), on a - excusez-moi, mil neuf cent soixante-trois (1963), avec l'autorisation de nos quartiers généraux, nous avons pu rappeler une partie de notre personnel pour faire face à la navigation d'hiver.

Alors, de ce fait-là, nos employés ont continué à être partiellement en devoir durant l'hiver.

Q Est-ce que ça comprend les saisonniers et les permanents?

R Bien, évidemment, je ne tiens compte que des saisonniers; les permanents, eux, évidemment, étant attachés uniquement au travail de jour, cinq jours par semaine, excluant le samedi et le dimanche.

Q Ils continuent à travailler?

R Ah oui, ils continuent à remplir leurs fonctions quand même.

Q Ca s'applique uniquement aux saisonniers?

R Oui, pour le travail dont j'ai fait mention en rapport avec la navigation d'hiver, nous étions autorisés à faire entrer ces employés-là pour couvrir les heures ou les périodes de la journée où les navires continuaient à circuler dans le fleuve, en dehors des heures du jour, ce

qui veut dire soit tôt le matin ou même au milieu de la nuit, ou très tard le soir.

Q Maintenant, voulez-vous nous dire comment fonctionne votre systême? Vous avez parlé de quarts - voulez-vous nous expliquer ça?

R Eh bien, voici...

Q A Montréal, pour commençer?

R A la suite de maintes conférences tenues avec nos quartiers généraux à Ottawa, nous avons été obligés de diminuer, en autant qu'on le pouvait, le sur-temps sans nuire à l'efficacité du service.

Alors, en vue de ça, nous avons établi une standardisation des horaires incorporant Montréal, Cap St-Michel, Sorel et Trois-Rivières - j'entends, ces horaires ont été standardisés de façon générale, mais nous devions tout de même tenir compte des conditions particulières, locales qui sont absolument différentes.

Je prends comme exemple Montréal et Sorel, ou Montréal et Trois-Rivières. Alors, en rapport avec ça, j'ai établi des horaires que mes supérieurs immédiats ont approuvés, et qui ont cours depuis, entre autre, le début de cette caison.

J'en ai une copie ici, vous pouvez suivre, en prenant comme exemple l'horaire suivant, au service des signaux de Montréal...

Q Un instant, s'il vous plaît.

R Oui.

Q Je voudrais déposer un exemplaire de cet horaire sous la cote 549. Est-ce que vous en avez une copie supplémentaire?

R Oui.

Q Maintenant, cette pièce...

LE PRESIDENT:

Voulez-vous donner la description du document.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Exactement, Votre Seigneurie: La pièce 549 comprend cinq feuilles qui donnent l'horaire des quarts à Montréa, Sorel, Cap St-Michel et Trois-Rivières, en rapport avec le service des signaux et le service de pilotage.

Q Maintenant, voulez-vous nous expliquer le contenu de la pièce 549? La première feuille est intitulée "Montreal Signal Service"?

R Comme vous le voyez, c'est un quart qui a été fait pour cinq employés. Je mentionne: cinq, parce que j'ai mentionné six tantôt attachés au service des signaux, c'est que le sixième est retenu de jour, actuellement, pour une certaine période. En fait, c'est un des

employés les plus qualifiés qu'on a, et comme nous étions menacés de le perdre, eh bien, d'accord avec notre surintendant régional, nous avons convenu de le laisser de jour pour la période d'été; et je tiens à mentionner que durant cette période d'été il parfait son entraînement du côté de la section pilotage; mais il est entendu que dès le début de septembre, cet employé-là va tomber sur les quarts rotatifs comme les autres. C'est pour ça que vous avez ici une autre cédule.

Q Aussi intitulée "Montreal Signal Service".

R Mais pour six employés.

Q Alors, les employés sont indiqués par les lettres A, B, C, D, E au haut de la page ?

R C'est ça.

Q Et la deuxième cédule à laquelle vous avez référé, ça va jusqu'à la lettre F?

R Oui.

Q Et maintenant, la colonne extrême gauche indique la date, le jour de la semaine?

R Oui, c'est ça.

Q Et la colonne sous les lettres A, B, C, D, E indique les heures de travail...

R ... de l'employé.

Q Evidemment, lorsqu'on voit la mention "Congé", c'est parce qu'il est en congé, il ne travaille pas?

R C'est ça; ce congé-là tombe autant la fin

de semaine que durant la semaine.

Q Et ces cédules, est-ce que ça s'applique uniquement aux employés saisonniers?

R Uniquement.

Q Uniquement aux employés saisonniers?

R Uniquement.

Q Et dans le service des signaux, vous avez combien d'employés par quart?

R En commençant par le quart du soir, il y en a un de nuit et trois de jour.

Q Alors, la nuit commence quand, quant à vous?

R Minuit.

Q Minuit?

R De minuit à huit, il y en a un.

Q A huit heures du matin, vous avez un seul employé?

R Un seul employé; nous en avons un de quatre heures à minuit, et j'ai mentionné: deux de jour, tantôt, je veux dire, trois de jour, mais c'est deux de jour parce qu'à tous les jours il y a un employé qui est en congé.

Q Alors, de quatre heures à minuit, vous avez un employé?

R Un employé.

Q De minuit à huitdu matin....

R Un employé.

Q Vous avez aussi un employé?
R Seul.
Q De huit heures du matin à quatre heures de l'après-midi, vous avez deux employés?
R Deux employés.
Q Maintenant, vous avez deux employés saisonniers?
R Puis un permanent qui en l'occurence est un grade 4.
Q Et un permanent?
R Oui.
Q Maintenant, l'employé auquel vous avez référé il y a un instant, celui qui travaille uniquement de jour, est-ce qu'il est un employé saisonnier ou permanent?
R Saisonnier.
Q Saisonnier?
R Oui.
Q Alors, à l'heure actuelle, vous avez de jour deux employés saisonniers, un employé permanent dans le service des signaux, et aussi un autre employé...
R C'est exact.
Q ... saisonnier qui travaille uniquement le jour?
R Oui. Lui voit, en définitive, à dactylographier nos bulletins maritimes, à leur impression, à la malle et à tout travail de dactylographie.
Q Est-ce que vous avez déjà reçu des plaintes concernant l'ouvrage de vos employés?

R Vous voulez dire..... là, si vous voulez insinuer des plaintes venant de l'extérieur?

Q Venant de l'extérieur?

R Non, du tout, en autant que les employés sont concernés, non.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu des plainte quant à votre service des signaux?

R On en est toujours du côté du service des signaux?

Q Oui, toujours.

R Parfait.

Q Alors, il n'y a personne qui s'est plaint que le "staff" n'était pas adéquat?

R Non.

Q Qu'il n'y en avait pas assez?

R Du tout.

Q Les pilotes se sont-ils plaints ...

R Entendons-nous.

Q ... du service des signaux?

R Je voudrais - j'ai à l'esprit l'état actuel de notre service. Je ne sais si c'est ce dont vous voulez parler?

Q Oui, l'état actuel du service?

R C'est parfait, ma réponse est encore: non.

Q Mais votre réponse implique qu'il y a eu des plaintes antérieurement, et l'état du service n'était pas ce qu'il est aujourd'hui?

R Oui, mais ça relevait de circonstances qui étaient tout à fait en dehors de notre ressort.

Q Voulez-vous nous expliquer ça brièvement?

R C'était dû à un manque de personnel.

Q Quand est-ce que ça s'est produit, ça?

R L'an dernier, je dirais, l'an dernier et l'année d'avant, mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Vous n'aviez pas assez de personnel?

R Non, du tout.

Q Qu'est-ce que vous aviez comme personnel sur chacun des quarts?

R L'an dernier, nous avons eu - d'abord, en mil neuf cent soixante et un (1961), nous avons eu un employé qui a démissionné, et ç'a pris énormément de temps avant qu'on puisse le remplaçer.

Un autre a été transféré à Trois-Rivières, et ç'a encore pris énormément de temps avant qu'on nous autorise à le remplaçer.

L'an dernier encore, nous avons eu un employé qui a été transféré à la Commission d'Assurance Chômage, un autre a été forcé de démissionner par suite de mesures disciplinaires, et un troisième a subi une crise cardiaque. De ce fait-là, nous avions trois vacances que nos quartiers généraux ne nous autorisaient pas à

remplir.

Q Quelle était la nature des plaintes qui ont été portées?

R Quand j'ai mentionné "les quartiers généraux," je ne veux pas dire que c'était dû à eux, parce que je comprends qu'eux-mêmes ont les mains liées par les règlements du service civil.

Q Quelle était la nature des plaintes qui ont été portées contre votre service?

R Bien, évidemment, le service n'était pas ce qu'il était antérieurement.

Q Alors, qu'est-ce qui ne marchait pas?

R Bien, évidemment, comme j'ai mentionné vendredi, c'est un service qui transmet au public et aux compagnies et à toutes les personnes intéressées les rapports concernant la position des navires...

Q Oui mais est-ce qu'à cause de ce manque de personnel, tous les messages n'étaient pas transmis?

R Non, les messages étaient transmis, mais tout se faisait beaucoup plus lentement parce qu'un employé qui en définitive, même de jour, est déjà occupé au téléphone, et que la cloche du téléscripteur le demande, évidemment, il ne peut pas faire face à la musique à deux places en même temps.

Q Est-ce que ce manque de personnel, à part le ralentissement dans le circulation des messages, a eu

d'autres conséquences quant à la navigation sur le fleuve, quant aux pilotes?

R Non. Même, malgré ça, c'est tout à la louange de nos employés qui nous sont restés, ils ont été assez attentifs pour prévenir tout accident ou tout oubli pouvant en produire.

Q Maintenant, si vous voulez, toujours sur l'exhibit 549, nous allons examiner le personnel que vous avez en fonction dans la section de pilotage?

R Oui.

Q La disposition du tableau est la même que la page précédente?

R Exactement la même, oui.

Q Et ça montre que vous avez cinq employés saisonniers en fonction?

R Cinq employés, oui, vous avez succinctement les mêmes "shifts", les mêmes quarts, sauf qu'en raison de l'heure de pointe qui prévaut, et qui varie, l'an dernier, autour de l'heure du souper jusqu'au milieu de la soirée, nous avons cru bon de tabler ce quart-là pour faire face à ce surcroît de travail là.

Q Commençons à minuit: De minuit à huit heures du matin...

R Un employé.

Q Un employé?

R Un employé.

Q Saisonnier?

R C'est ça.

Q De huit heures du matin à quatre heures de l'après-midi?

R Nous avons, disons, de huit heures à une heure de l'après-midi, nous avons un employé saisonnier.

De une heure de l'après-midi à quatre heures, un deuxième entre, à quatre heures.

Q Ecoutez: Le matin, vous avez un employé saisonnier seulement, de huit heures à une heure du matin?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il y a un employé permanent?

R Oui, je le gardais pour la fin, nous avons le commis senior, le commis expéditeur senior, en l'occurence monsieur Viau qui lui, en définitive, peut donner un coup de main, ou s'il ne le peut pas, nous réservons toujours un employé des signaux pour couvrir la section inemployée du côté pilotage.

Q De quatre heures du matin jusqu'à une heure, il y a un employé saisonnier et un employé en permanence, en l'occurence, monsieur Viau, le "chief despatcher"?

R Oui.

Q Et, à compter de une heure de l'après-midi, qu'est-ce que vous avez?

R Là, un employé entre à treize heures (13:00) ou à une heure de l'après-midi, jusqu'à neuf heures le soir

Q Alors, qu'est-ce que ça fait? Un saisonnier ou deux saisonniers?

R Deux saisonniers. Après ça, en plus, notre employé permanent.

Q Et ces trois là sont en devoir jusqu'à quelle heure?

R Là, celui qui était en devoir à compter dehuit heures le matin termine son quart à quatre heures, cependant qu'un autre entre pour le remplacer jusqu'à minuit.

Q Jusqu'à minuit?

R A neuf heures du soir, celui qui était entré à une heure termine son quart.

Q Oui.

R Cependant que celui qui était entré à quatre heures le continue jusqu'à minuit. Alors, c'est dire qu'après neuf heures, il n'y a qu'un homme.

Q Et le "chief despatcher", lui, qui prend son quart, - c'est-à-dire, qui vient travailler à huit heures du matin, à quelle heure finit-il son travail?

R Normalement, je veux dire, en dehors de la période d'été, parce que durant l'été nous avons des heures un peu plus écourtées, c'est à cinq heures et cinq (5.05).

Q Ca, c'est durant la semaine?

R Oui.

Q En fin de semaine?

R En fin de semaine, il y a un peu de variante en ce sens que évidemment, les employés permanents n'entrent pas, comme les supérieurs immédiats, ils ne sont jamais en devoir, sauf des circonstances particulières.

Maintenant, les fins de semaine, il y a un peu de changement en ce sens que le quart, du côté du pilotage, le quart de jour est doublé de huit heures à quatre heures de l'après-midi.

Q Doublé par qui?

R Par un autre employé saisonnier.

Q Alors, en fin de semaine, il n'y a pas de permanent?

R Non, du tout. Mais je tiens à signaler - je pourrais facilement produire des preuves àl'appui - que les supérieurs immédiats - je veux mentionner: notre surintendant régional, le surveillant de district, les commis seniors et moi, nous sommes disponibles en tout temps, incluant le soir tard et la nuit.

Nous sommes éveillés, au cours de la nuit, maintes et maintes fois.

Q Maintenant, en fin de semaine, lorsqu'il n'y a que des employés saisonniers, est-ce qu'il y a un employé qui a la responsabilité des opérations?

R Depuis mil neuf cent soixante et un (1961), si ma mémoire est fidèle, le ministère a jugé bon d'accorder

des concours de promotion parmi les employés saisonniers de Montréal, en vue de rendre quelqu'un responsable sur les quarts, et en vue de ça, le ministère a organisé des compétitions locales en vue de nommer des commis d'opération - d'exploitation du transport grade 2, dont j'ai ici des circulaires qui pourront vous éclairer sur les qualités requises et les fonctions qui sont remplies.

Q Alors, c'est: Un peu plus que les autres...

R C'est un peu plus, évidemment, un peu plus de responsabilité.

Q En fait, est-ce qu'il y a un de vos commis qui a la responsabilité du bureau pendant la fin de semaine?

R Habituellement, oui.

Q Vous dites: Habituellement.

R Evidemment, ça arrive - il y a toujours, dans un groupe quelconque, il se produit toujours des vacances, soit par suite de maladie ou pour d'autres raisons quelconque.

Alors, s'il advient qu'un de nos commis ayant plus de responsabilité - je veux insinuer, un commis grade 2, en l'occurence, est absent, à ce moment-là, il n'y en aura pas; mais de façon générale, oui.

Maintenant, je tiens à souligner que même s'il n'y en a pas, le commis en devoir qui aurait à faire face à des problèmes dépassant ses qualifications peut

en tout temps contacter autant un commis 2 qu'un commis senior ou qu'un surveillant immédiat.

Q Maintenant, est-il arrivé qu'en fin de semaine, en l'absence d'un commis grande 2 qui ait charge du bureau, il se soit produit des incidents qui n'aient pas été rapportés aux supérieurs?

R Par indicents, vous entendez des incidents ayant trait à la navigation?

Q Ayant trait, pas nécessairement à la navigation, mais plutôt à votre ouvrage de "despatching".

R Nécessairement, oui .

Maintenant, je tiens à souligner que nous n'en avons peut-être pas eu d'écho dans les jours qui suivaient, mais un peu plus tard, les choses sont venues à nos oreilles, et à l'occasion, des mesures disciplinaires ont été prises.

J'ai en mémoire entre autre le cas de monsieur Proulx qui, l'an dernier, a été forcé de démissionner après - d'abord a été suspendu unepremière fois, puis, après avoir commis un délit semblable une deuxième fois a vu son augmentation de salaire statutaire retardée de trois mois, et qui, après une troisième offense, a été tout simplement forcé de démissionner.

Q Quelle était la nature des offenses? Est-ce que c'est quelque chose qui a trait au "despatching"?

R Ah oui. D'ailleurs, dans la liste des bateaux

retardés dans la voie maritime, que notre surintendant régional vous a énumérée hier, il a été fait mention de navires qui ont été retardés pour des périodes de temps passablement longues, et c'était dû, justement à cette cause initiale-là, et c'est en rapport avec ça que la mesure a débordé, qu'on a forçé notre employé à démissionner.

Q Ce commis qui a la responsabilité du bureau en fin de semaine, est-ce que vous pouvez nous donner son expérience dans le service?

R Bien, évidemment, c'est un commis qui, de façon générale, est nécessairement plus qualifié que les autres du fait que c'est ce qu'on appelle O T C 2, commis de transport classe 2. Et de ce fait-là, puisque le ministère a jugé bon de le permuter à la classe 2, c'est qu'il a jugé qu'il en avait les qualifications, - des qualifications supérieures aux autres, du moins.

Q Ca, c'est en théorie, mais en pratique, combien d'années d'expérience dans le service a-t-il eues avant d'avoir charge du bureau?

R Bien, notre appréciation de la qualification des employés n'a jamais été basée sur le nombre d'années de service ou d'expérience, parce que, c'est d'ailleurs dans toutes les lignes comme ça, on voit des employés qui pourront travailler pendant dix ou quinze ans dans une même fonction et avançer peu comparer à d'autres employés dont l'entregent et l'esprit d'initiative les

fera avançer davantage ou se qualifier davantage.

Q Je vois.

R Juste pour vous citer un cas, nous avons un employé qui a peut-être dix ans de service, et un autre qui a eu à peine un an et demi, et l'employé qui a un an et demi de service est bougrement plus qualifié que celui qui en a dix ans.

Q Maintenant, qui en fait choisit la personne qui sera responsable du bureau en fin de semaine?

R En fait, il n'y a aucun choix d'établi.

Ce choix se fait machinalement, selon l'horaire établi. C'est pour ça que tantôt, j'ai bien spécifié que c'était de façon générale qu'il y avait quelqu'un de responsable les fins de semaine, et non pas toujours.

Q Non pas toujours?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez eu de la part des pilotes des plaintes sur la qualité du service en fin de semaine, l'an dernier?

R Ah oui, ah oui, en maintes occasions.

Q Voulez-vous nous faire part du détail de ces plaintes, s'il vous plaît?

R Ces plaintes avaient trait - évidemment, établissons d'abord que les fins de semaine, il est arrivé que moi-même ou notre surveillant de district ou

notre surintendant régional ayons eu l'occasion de vous rendre au bureau, mais de façon générale, nous ne nous y rendons qu'en des circonstances particulières. Alors, c'est dire que nos commis sont laissés seuls, et l'an dernier - parce qu'on n'a eu aucun cas déplorable cette année - l'an dernier, en maintes occasions, nous avons eu un employé qui - je dirais même deux employés qui avaient apporté de la boisson au bureau et qui se sont servis largement, au point qu'un entre autre a été vu maintes fois endormi sur son bureau et incapable..... totalement incapable de répondre au téléphone qui sonnait à côté.

A cette occasion-là, bien, c'était le commis en devoir du côté des signaux qui a dû faire face à la musique du côté des pilotes.

Q Est-ce qu'on vous a téléphoné en cette circonstance-là?

R En cette circonstance, on m'a téléphoné, et j'ai moi-même - je me suis rendu compte par moi-même que c'était vrai.

J'ai porté plainte à mes supérieurs immédiats, et c'est à la suite de ce malencontreux incident que l'employé en question a été suspendu pour une période de sept jours.

Un peu plus tard, la circonstance s'est

répétée, et personnellement, j'ai fait enquête et j'ai découvert que la raison était vraie d'ailleurs - quand je dis: J'ai fait enquête, je n'ai pas fait enquête uniquement auprès des employés, mais je me suis renseigné auprès des pilotes aussi, qui ont constaté de visu le fait, et je me suis rendu compte que c'était vrai.

Alors, à ce moment-là, j'ai rapporté le cas aux autorités, et l'employé a perdu son augmentation statutaire pour une période de trois mois.

Q Quand vous parlez des autorités...

R J'entends, les autorités immédiates, parce que j'ai toujours pris comme règle de suivre l'échelon normal de l'autorité.

Q Qui est-ce que c'est, l'autorité immédiate?

R Je transmets le cas à notre surveillant de district, et lui le passe au surintendant régional, et c'est de cette façon-là que ça parvient à nos quartiers généraux.

Q Ca, c'est une faille, non pas dans le service mais plutôt une faille..... un défaut humain?

R Oui.

Q Est-ce que le système lui-même a été critiqué? Le système de quarts que vous avez, est-ce que le système lui-même a été critiqué par les pilotes?

R Oui, une fois.

Q Voulez-vous nous raconter ça, s'il vous plait?

R Bien, voici, en fait, j'entends - je veux bien spécifier que les plaintes qui ont été formulées n'ont jamais été formulées par écrit. C'a toujours été que verbalement.

Les pilotes se sont plaints du fait que le soir, et même tôt le matin, et durant la fin de semaine, il n'y avait pas assez d'employés pour répondre aux besoins du service.

Mais d'ailleurs notre surintendant de district peut l'affirmer aussi, en l'occurence, nous leur faisions part que nous nous en tenions aux instructions reçues du département à l'effet que nous devions strictement tenir le sur temps au minimum, et que par les règlements du ministère, nous ne pouvions employer que onze saisonniers des deux côtés.

Q Maintenant, vous avez dit que vous avez reçu des plaintes que le service n'était pas adéquat - je ne me souviens pas exactement vos mots.

R C'est ça.

Q Est-ce qu'on vous a donné des cas où le système, ou le service a manqué?

R Bien, évidemment, c'était dû au lapse de temps qui s'écoulait entre - je ne veux pas dire: la réception d'un appel, mais entre..... la réponse à un appel téléphonique de la part d'un pilote; c'était surtout des cas similaires.

Q Expliquez donc ça, la réponse?

R Disons, un pilote veut appeler au bureau, bien, ça va prendre énormément de temps avant qu'il ait la ligne ou qu'on lui réponde, justement parce que habituellement, l'employé en devoir est à répondre à un autre appel ou est occupé sur les circuits de téléscripteur ou il est à faire des entrées dans ses livres.

Q Ca prend du temps à répondre au téléphone?

R Ca se limite, en autant que je me souvienne, ça se limite à ça.

Maintenant, je tiens à spécifier qu'un pilote entre autre m'a - pas comme plainte, mais m'a souvent mentionné le fait que les surveillants immédiats n'étaient pas au bureau les fins de semaine, j'entends, le surveillant immédiat au-dessus du niveau de commis d'opération de transport grade 2.

Q En d'autres mots, celui qui devait être là en charge n'y était pas?

R C'est ça. Mais, évidemment, nous sommes tenus par les règlements du service civil à des semaines de trente-sept heures et demie durant la semaine.

Q Vous n'avez pas une horloge poinçonneuse pour ces employés-là?

R Vous voulez dire: les employés?...

Q Oui.

R ... saisonniers?

Q Saisonniers, ou ceux qui sont - qui travaillent en fin de semaine, est-ce qu'ils ne poinçonnent pas une carte, où ils signent leurs noms sur un registre?

R Non, tous les employés, les surveillants comme les employés, nous sommes tenus de signer notre heure d'arrivée et de sortie sur des formules qui nous sont fournies par le ministère. C'est nécessaire, aussi, par les règlements du Service Civil

Q Ca peut arriver que quelqu'un oublie de signer?

R Je dois vous dire que ça ne se produit pas, en autant que la section du pilotage et des signaux est concernée.

Q Maintenant, pour en revenir aux plaintes concernant le téléphone, en fin de semaine, vous avez dit que les pilotes se sont plaints du fait qu'ils n'obtenaient pas la communication assez rapidement avec le bureau?

R Oui.

Q C'est ça?

R C'est ça.

Q Maintenant, ça m'inquiète un peu parce que vous recevez par téléphone des informations vitales au trafic maritime, à la circulation maritime, de Ste-Catherine, de la côte Ste-Catherine, je crois?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que ces gens-là attendraient aussi longtemps que les pilotes pour obtenir la communication?

R Ca se produit, mais évidemment, nous avons, en autant que côte Ste-Catherine est concerné, la sonnerie du téléphone est différente, à ce moment-là, et lorsque le commis en devoir entend cette sonnerie-là, il préfèrera faire attendre la personne à laquelle il parlait pour répondre; parce qu'habituellement, le message qui vient par téléphone de côte Ste-Catherine est très court.

Alors, à ce moment-là, la personne qui s'entretenait avec le commis sur un autre téléphone attendra peu de temps avant que le commis revienne.

Q Est-ce que c'est le même numéro de téléphone?

R Vous voulez dire?

Q Le numéro que le pilote signale quand il veut téléphoner à la station, et le numéro que le gardien de l'écluse Ste-Catherine signale, est-ce que c'est le même?

R Non, évidemment, le gardien de l'écluse ne signale pas parce que nous avons une communication directe.

C'est un téléphone à bouton, et nous avons un local sur notre téléphone qui est réservé pour côte Ste-Catherine, comme il y en a un aussi pour St-Lambert.

Q Alors, c'est des lignes séparées?

R C'est ça, oui, c'est ça.

Q Et les conversations qui peuvent avoir lieu sur un téléphone n'empêchent pas les gardiens de l'écluse à Ste-Catherine et à St-Lambert de communiquer avec la station?

R Non, pas en autant que je sache.

Q Maintenant, si vous voulez, nous allons examiner les cas de Sorel et de Cap St-Michel: A Sorel, suivant la pièce 549, vous avez deux saisonniers en devoir, et au Cap St-Michel aussi, deux saisonniers en devoir?

R Non, pardon, cet horaire-là, l'entête serait le Cap St-Michel, il vaut pour le même horaire, c'est-à-dire qu'il vaut pour les quatre saisonniers en devoir ou en fonctions au Cap, et les quatre saisonniers en fonctions à Sorel.

Q Et si vous voulez, commençons à minuit, le quart de minuit à huit: Combien de personnes avez-vous en devoir à Sorel et au Cap St-Michel?

R Au deux stations, nous avons un employé uniquement en devoir sur chaque quart, échelonné sur la période de vingt-quatre heures.

Q Echelonné sur une période de vingt-quatre heures?

R Oui.

Q Un saisonnier?

R Un saisonnier, oui.

Q Est-ce qu'il y a des employés permanents?

R A la station de Cap St-Michel, nous avons un employé permanent, mais cet employé-là travaille sur des quarts rotatifs comme ses confrères de la station. Cela est dû aux années de service. Cet employé-là a été nommé permanent il y a plusieurs années, et le ministère le laisse comme tel jusqu'à ce qu'il atteint l'âge de la retraite, mais définitivement, j'entends, éventuellement, cet employé-là sera remplacé par un saisonnier, comme le cas s'est fait à Sorel l'an dernier.

Q Mais à Sorel et au Cap St-Michel, est-ce que l'un quelconque des employés a la responsabilité du bureau?

R L'employé en devoir est toujours responsable.

Q Mais il n'y a personne qui est responsable de voir à ce que les autres employés fassent leur devoir?

R Au Cap St-Michel, non, malgré que l'employé temporaire voit à la supervision de la station, je veux dire, l'employé permanent.

Cependant, au Cap St-Michel, - je veux dire, à Sorel, depuis le début de cette année, nous avons un commis d'exploitation de transport grade 2 qui a été nommé en vue de prendre la responsabilité de la station là-bas, à Sorel.

Q Pourquoi?

R Bien, pourquoi..... c'était évidemment parce

que le ministère jugeait bon que quelqu'un prenne la responsabilité, surtout du fait que les qualifications doivent être meilleures à la station du Cap St-Michel, qui en définitive n'est qu'une station d'observation, au cap St-Michel.

La station de Sorel, elle fait un peu fonction de pilotage aussi, en plus des fonctions du service des signaux.

Q Est-ce que vous auriez reçu des plaintes quant au service de Sorel, antérieurement à la nomination de cet employé grade 2?
R Non, pas à ma connaissance.
Q Et qui donne les instructions à ces employés de Sorel et de Cap St-Michel?
R En rapport avec quoi?
Q Leur ouvrage.
R Montréal - ces employés-là dépendent de Montréal, soit de moi-même ou de notre surveillant de district.
Q Cap St-Michel, c'est uniquement...
R Une station d'observation.
Q ... une station d'observation?
R Oui, autant l'hiver que l'été.
Q Maintenant, Sorel, vous avez dit qu'on fait du pilotage, on fait un peu de travail de pilotage à Sorel?
R Oui.

Q En quoi est-ce que ça consiste?

R En définitive, ça consiste à transmettre à Montréal les ordres qu'ils reçoivent des compagnies locales, pour des pilotes.

Q Et puis...

R Ca se limite uniquement à ça; ils ne tiennent aucune liste de tour de rôle quelconque, non.

Q Est-ce que le pilote se présente à cette station-là lorsqu'il arrive au port de Sorel?

R Antérieurement, oui, mais depuis..... je dirais le mois d'août mil neuf cent soixante et un (1961), non, parce que la station est nichée dans les nuages. Alors, de ce fait-là, je ne crois pas qu'aucun pilote soit intéressé à s'y rendre.

Q Maintenant, passons à Trois-Rivières: Combien d'employés avez-vous à Trois-Rivières?

R Un permanent et cinq saisonniers.

Q Un permanent et cinq saisonniers. Et les quarts, comment fonctionnent-ils à partir de minuit?

R Un employé de nuit...

Q De minuit à huit heures du matin?

R De minuit à huit.

Nous avons le permanent qui est de jour, de huit heures et trente (8:30) à cinq heures et cinq (5:05), excluant les heures d'été; l'été, son travail se termine à quatre heures (4:00).

Nous avons un saisonnier qui entre à huit heures, jusqu'à quatre heures.

Q Oui.

R Maintenant, pour couvrir le quart du soir, un employé rentrera à trois heures, jusqu'à onze heures le soir, cependant qu'un autre entrera à quatre heures pour terminer son travail à minuit.

Q Alors, il y a deux saisonniers le soir?

R Le quart du soir est doublé.

Q Pourquoi?

R Nous nous sommes rendus compte qu'à Trois-Rivières, à cause de circonstances locales particulières, le travail, ou, je dirais, le surcroît de travail s'échelonne sur tout le long de la soirée, tout au long de la soirée, tout au cours de la soirée.

C'est pour ça qu'en vue d'améliorer le service, nous avons jugé bon de doubler ce quart-là.

Q Et qu'est-ce que les employés de Trois-Rivières font?

R Evidemment, du travail en rapport avec le service des signaux et du travail en rapport avec le service de pilotage.

Q Et en rapport...

R Ils s'occupent des deux fonctions, conjointement.

Q En rapport avec le service des signaux, quelles

sont leurs fonctions?

R Evidemment, faire l'observation des navires qui passent devant la station; transmettre à la station de Montréal les messages qui leur parviennent soit des pilotes soit des navires, en rapport avec les obstacles à la navigation, ou tout message de nature à être "broadcasté".

Ensuite, ils nous transmettent à Montréal différentes informations en rapport toujours avec le service des signaux, j'entends, la hauteur de l'eau, les marées à Trois-Rivières même, et les températures.

Q Et en rapport avec le pilotage, que font-ils?

R Bien, l'expédition du pilotage, et la tenue de tour de rôle.

Q Ils tiennent leur propre tour de rôle?

R Oui.

Q Qui est-ce qui est le plus au courant du tour de rôle de Trois-Rivières à Montréal? Est-ce vous ou monsieur Viau?

R Monsieur Viau.

Q Alors, les questions sur le tour de rôle, on les demandera à monsieur Viau?

R C'est parfait.

Q Ces employés, à Trois-Rivières, font les deux fonctions en même temps?

R Exactement.

Q Est-ce qu'ils suffisent à la tâche?

R Je dirais: partiellement, parce qu'étant limité dans notre minimum, pour ce qui est de l'attribution du personnel, évidemment, nous ne pouvons doubler tous les quarts, à ce moment-là, cela motiverait un surcrôt de sur temps, et comme nous devons suivre les instructions que nous ont fourni nos quartiers généraux, nous devons faire face à la situation avec le personnel qu'on a; et c'est en raison de ça que nous avons jugé bon de ne doubler que le quart du soir.

Mais je tiens à affirmer que cela vaut pour la semaine; cependant, les fins de semaine, le quart du soir n'est pas doublé; l'employé est plutôt orienté vers le quart du matin, de huit heures à une heure de l'après-midi.

Q Pourquoi ça?

R Bien, parce que normalement, les gens s'évadent plutôt à compter de la fin de semaine; de ce fait-là, nous avons jugé que ça amenait moins de trouble à la station de Trois-Rivières, et aussi, moins de travail.

Cependant, pour le matin, les employés - je parle toujours du samedi et du dimanche - les employés doivent mettre à date leur tour de rôle et envoyer leur rapport autant à Montréal qu'à Trois-Rivières, leur rapport de pilote. Alors, de ce fait-là, un employé seul pouvait

difficilement s'occuper des deux, et répondre au téléphone. C'est pour ça qu'on a jugé bon de doubler le quart de l'avant-midi.

Q Maintenant, la circulation martime, en fin de semaine, comment est-elle?

R Evidemment, il y a des hauts et des bas.

Q Est-ce qu'elle s'établit à une heure de la journée ou une journée donnée?

R Remarquez que généralement, c'est peut-être pure coïncidence, mais il y a énormément de bateaux qui circulent les fins de semaine.

Q Je pense que ce n'est pas une coïncidence; c'est même normal.

LE PRESIDENT:

Avant d'ajourner, je voudrais juste vous dire que vendredi, nous allons ajourner à trois heures et demie, parce que certain personnel, même des membres de la Commission ont des avions à prendre, et il faudra terminer à cette heure-là pour avoir des communications, pour pouvoir prendre ces avions-là. Je le dis maintenant, pour ceux qui ont des arrangements à faire: Nous terminerons à trois heures et demie.

Et ceci terminera aussi notre première série

de séances à Montréal, et nous reviendrons tout probablement en septembre, mais la date n'est pas encore fixée, et en temps et lieux, nous ferons parvenir à toutes les personnes intéressées la date des prochaines séances.

Ca, je le dis comme avis général; nous communiquerons de nouveau avec vous à ce sujet-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce qu'on pourrait dire qu'en septembre, de toute façon ce ne sera pas avant le neuf (9) septembre?

LE PRESIDENT:
Ce ne sera pas avant le neuf (9) septembre. A tout évènement, nous en reparlerons avant la fin de ces séances-ci.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel,

étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le dixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

FERNAND MONARQUE -
INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, monsieur Monarque, est-ce que les employés du service des signaux et ceux du pilotage travaillent indifféremment dans l'un et l'autre service?

R Nous avons, à la suite de représentations du ministère, découlant de la fusion des deux services, nous avons instauré une politique de fusion des employés; cela impliquait que les employés devaient se qualifier autant d'un côté que de l'autre, des deux sections.

Cette politique a été amorçée l'année d'avant, interrompue momentanément l'an dernier par suite de vacances dans le personnel, et reprise cette année.

Maintenant, à cause du nombre des personnes que ça impliquait, et de la longueur dans l'entraînement requis, il va de soi que cette politique n'a pu être complétée en une seule année.

Q Est-ce qu'entre autre, l'expérience que vous avez à date avec cette nouvelle politique, votre service, - ou plutôt, est-ce que vous avez réalisé un emploi plus efficace de votre personnel?

R Définitivement, oui. Comme question de fait, j'oserais dire que trois employés se sont qualifiés parfaitement des deux côtés, et effectivement sont passés du côté de la section du pilotage, et que depuis lors, les trois donnent un rendement outre passant nos espérances.

Q Maintenant, dans un autre d'idée complètement, vous nous avez fait part, lors de votre premier témoignage, du personnel qui était disponible durant l'hiver lorsqu'un navire était en marche dans le fleuve?

R .....

Q Vous vous souvenez d'avoir témoigné sur cette question-là?

R C'est exact.

Q Vous nous avez dit, je crois, qu'un certain nombre d'heures avant le départ du navire de Québec ou de Trois-Rivières...

R Habituellement, deux heures, oui.

Q ... qu'il y avait quelqu'un dans chacune des stations, au moins deux heures avant le départ?

R Oui.

Q Maintenant, je suis informé que votre service donne certaines informations aux pilotes avant qu'ils ne s'embarquent. Est-ce que vous pouvez expliquer ce système?

R La procédure suivie, en prenant, par exemple, lorsqu'un bateau doit partir des quais de l'huile de Montréal, bien, le pilote va communiquer avec notre bureau pour connaître la température, les questions de visibilité et les questions d'obstacles aussi à la navigation, autant pour les glaces qu'autre chose; et, à ce moment, les rapports qu'on a compilés à cette heure-là lui sont fournis, et cela vaut aussi pour Trois-Rivières, Sorel ou Québec, le cas échéant.

Q Suivant l'endroit où le pilote s'embarque?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous avez déjà été requis de donner ces mêmes informations à certains commandants de navires qui circulaient sur le fleuve sans pilote?

R Vous en êtes toujours à la saison d'hiver?

Q A la saison d'hiver, oui.

R Bien, je vous dis franchement, là, je n'ai pas eu connaissance qu'un navire ait circulé l'hiver sans pilote.

Q Sans pilote?
R Non.
Q Maintenant, je crois que vous avez préparé des réponses au sujet des changements dans les communications à l'écluse Eisenhower?
R Oui, c'était en rapport avec le changement qui s'est opéré à la suite d'une assemblée, de discussions qu'on a eues avec les autorités de la voie maritime concernant la marche du téléscripteur qu'il y avait à Eisenhower.

On avait décidé, au moment de ce "meeting"-là de me laisser le choix de l'horaire à établir en rapport avec des appels que Cornwall - c'est-à-dire, le bureau de pilotage de Cornwall devait faire à Wisenhower, pour remplaçer l'information qui nous serait transmise de cet endroit-là.

Alors, en vertu de ça, et après entente avec monsieur Melançon, j'ai établi un horaire qui semblait rencontrer les besoins de notre bureau de Montréal.

Cet horaire-là a été par la suite passé au capitaine Edwards, le surveillant de district à Cornwall, et cet horaire-là a été suivi assez scrupuleusement jusqu'à il y a quelque temps, je dirais, jusqu'à il y a deux ou trois semaines, lorsque assez brutalement nos quartiers généraux sont intervenus pour, évidemment, je ne sais trop à la suite de quelles pressions - je crois qu'elles

émanent de la voie maritime - pour discontinuer totalement la fourniture de ces rapports qui nous étaient transmis par Cornwall.

Alors, à la suite d'entretiens que j'ai eus avec notre surintendant de district et le surveillant - je veux dire, le surveillant de district de le surintendant régional des pilotes, il a été établi qu'au lieu de recevoir - de faire faire par Cornwall neuf appels sur une période de vingt-quatre heures, à l'écluse Eisenhower, eh bien, faute de mieux, nous pourrions peut-être nous contenter de trois ou quatre, à défaut de rien du tout.

Q Ces appels concernent le mouvement des navires?

R C'est exact, les mouvements, j'entends l'heure de sortie des navires de l'écluse Snell Lock, en descendant.

C'était assez important, surtout lorsqu'on tient compte du fait que plusieurs de ces navires devaient motiver des pilotes de classe A, j'entends, une fois sortis de la voie maritime; maintenant, je tiens à souligner que les appels faits par Cornwall à l'écluse Eisenhower n'impliquaient aucun frais d'appel longue distance, puisqu'il y a une ligne directe entre les deux endroits.

Q Maintenant, les appels que vous recevez, les informations que vous recevez de Cornwall sont limitées à combien de fois par jour?

R Maintenant, c'est un minimum de trois, peut-

être quatre, mais sûrement pas moins de trois, ce qui veut dire que sur une période de vingt-quatre heures, bien, nous allons recevoir des rapports à peu près à toutes les cinq heures.

Q A toutes les cinq heures?

R Cinq ou six heures, ce qui veut dire aussi qu'il arrivera parfois qu'un bateau nous sera rapporté à Beauharnois avant même qu'on ait su l'heure de sortie de l'écluse Snell.

Q Comment est-ce que ça peut se produire, ça?

R Du fait, justement, à cause du dernier horaire établi, on ne peut pas obtenir de rapport avant.

Q Et ces rapports-là vous sont utiles en relation avec les pilotes de classe A?

R Bien, comme renseignements aux compagnies, directement, d'abord, parce que vous seriez peut-être étonné jusqu'à quel point les compagnies maritimes communiquent avec nous pour connaître l'heure de déplacement de leurs navires; ensuite de ça, bien, comme co-relation, il y a aussi l'information à passer ou nécessaire au bureau de pilotage.

Q Ce qui nous intéresse surtout, c'est le problème des pilotes.

R Oui, c'est ça.

Q L'armateur peut toujours donner un ordre à son capitaine de se rapporter à toutes les heures par un

moyen quelconque; mais est-ce que la diminution des appels de Cornwall vous empêche ou vous a empêché de prévoir un nombre suffisant de pilotes classe A? Vous avez mentionné les pilotes classe A, tout à l'heure?

R Oui, c'est exact.

Evidemment, ça demande une attention beaucoup plus spéciale, et comme le capitaine Catinus vous l'a mentionné antérieurement, il y a toujours la possibilité d'erreurs de Beauharnois; d'ailleurs, je vous ai fourni un peu moi-même de la documentation d'erreurs qui se sont produites, entre autre un lundi matin, je crois.

Q Maintenant, est-ce que vous avez préparé des extraits de messages concernant - un extrait de message concernant les délais aux navires dans la voie maritime?

R Je ne sais trop si c'est vendredi, mais je crois vous avoir mentionné que depuis, en fait, l'ouverture de la voie maritime, nous avons toujours rencontré de la mauvaise volonté et un manque de collaboration et de coopération totale de la part de ces autorités.

Même que l'hiver dernier, nous avons eu un "meeting" auquel j'ai participé, et c'était en vue d'éclaircir un peu ces points-là. Il y a eu amélioration, mais ça laisse à désirer, entre autre de la part du personnel du canal Welland.

Q Pouvez-vous nous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Manifestement, j'entends, avec le représentant de la voie maritime, monsieur McKenzie, que les "lock masters" nous fourniraient les rapports en-dedans d'une période d'à peu près 20 à 30 minutes.

Evidemment, c'est un peu étroit comme période de temps, mais on peut, surtout d'un endroit aussi éloigné, on peut aller jusqu'à deux heures, mais au-delà de ça, ça commence à laisser à désirer.

Alors, j'ai compilé ici des rapports qui montrent qu'à sept heures et huit heures du matin, des heures de sortie de navires de l'écluse de Port Weller nous avaient été données pour la veille au soir, autour de l'heure du souper.

Q Pourquoi avez-vous besoin de l'heure de sortie des navires des écluses Welland?

R Bien, évidemment, comme j'ai mentionné, on n'en a peut-être pas strictement besoin au même degré qu'on a besoin des navires de Snell, mais puisque le service existe comme tel, et qu'ils doivent fournir certaines informations aux compagnies, eh bien, c'était en rapport avec ça.

Q Mais en rapport avec le pilotage, est-ce que vous avez besoin de cette information-là?

R Non, comme j'ai mentionné, pas strictement parlant.

Q Merci. Maintenant, vous avez dit que l'officier en charge à Trois-Rivières tient aussi un tour de rôle. Vous nous avez expliqué quelles informations vous faites parvenir à la station de Trois-Rivières pour lui permettre de tenir son tour de rôle et de demander des pilotes quand il en a besoin.

R Bien, en définitive, nous transmettons à Trois-Rivières, les rapports de passage de navires vis-à-vis nos bureaux, c'est-à-dire le quai Sutherland; mais en dehors de ça, nous donnons - nous tâchons de donner le plus d'informations possible en leur donnant à intervalles assez réguliers, au cours de la période de vingt-quatre heures, la liste des porspects ou des départs probables des navires du port de Montréal en descendant, et cela s'échelonne, ça vaut autant pour lesoir que pour la nuit.

Q Maintenant, il faut tenir compte que nous-mêmes, nous rencontrons énormément de diffcultés à obtenir ces prospects-là, parce qu'il arrive toutes sortes de retards.

Nous les obtenons du maître du port, et souvent un navire va être cédulé pour partir à huit heures ou neuf heures le soir, et le lendemain matin il sera encore dans le port de Montréal, par suite de délai.

Q Et cette information-là, vous transmettez ça combien de fois par jour à la station de Trois-Rivières?
R En commençant par le quart de jour, ces informations-là sont transmises autour de dix heures et trente (10:30) le matin, vers trois heures (3:00) de l'après-midi; ensuite de ça, au cours de la soirée, au cours de huit heures (8:00) du soir, un peu après minuit, et vers le matin, je dirais, autour de sept heures (7:00).

Si vous voulez m'accorder quelques minutes, je crois que j'ai des exemples de ces messages qui leur sont transmis.

Vous avez ici pour la journée du neuf (9), celle d'hier. J'en ai aussi pour le huit (8), ici.
Q Maintenant, sur ce document-ci, comment peut-on dire que c'est adressé à Trois-Rivières?
R Bien, voyez-vous dans la série de lettres d'appels d'en haut, R représente la station de pilotage de Trois-Rivières.

Alors, vous le verrez, je crois bien, sur tous les messages.
Q Est-ce que je pourrais déposer ceci comme pièce numéro 550, intitulé : Exemple de messages transmis à la station de Trois-Rivières?
R Tenez, maître, j'en ai aussi pour des journées antérieurs, le quatre (4), le cinq (5), le six (6) et le sept (7), si vous les voulez aussi.

Q Une journée, ça suffit.
R C'est toujours le même format.

Maintenant, j'en ai aussi qui valent pour la station de pilotage de Cornwall, en jaune, ici. Peut-^etre aimeriez-vous adjoindre à ça des copies de rapports qui sont fournies le jour à la station de Trois-Rivières? Ca indique le tour de rôle des pilotes.
Q Un instant. Je ne suis pas encore rendu au tour de rôle. Nous en étions aux informations que vous transmettez à Trois-Rivières. Maintenant, Sorel, il n'y a pas de chose semblable?
R Non, comme j'ai mentionné ce matin, il se fait peu de "despatching" à Sorel.
Q Maintenant, est-ce que vous transmettez les prospects à Cornwall?
R Oui, à peu près de la même façon, quoique dans une mesure moindre, du fait qu'il y a moins de circulation, moins de navires qui prennent des pilotes.
Q Le principe à la base est le même?
R Exactement. J'ai ici une copie à peu près similaire à celle que je vous ai fournie tantôt.
Q Vu que nous avons déjà un exemplaire, Votre Seigneurie, est-ce que vous désirez que nous produisions un message envoyé à Cornwall donnant les prospects de la journée? Le principe à la base est le même que celui qui s'applique à Trois-Rivières.

LE PRESIDENT:

Alors, ça ne sera pas nécessaire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, le tour de rôle, qui est-ce qui s'occupe de ça, en fait, à votre bureau? Est-ce vous ou monsieur Viau?

R Monsieur Viau.

Q Le "chief despatcher"?

R Oui, c'est ça.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Monarque, vous avez mentionné le fait que vous receviez des rapports des pilotes concernant les déplacements de bouées, ou les aides à la navigation défectueuses...

R Oui.

Q ... n'est-ce pas. Est-ce que vous recevez des informations aussi de navires circulant sur le fleuve sans pilote, à cet égard, d'après votre expérience?

R Oui, mais dans une proportion beaucoup moindre.

Q Vous avez mentionné aussi que vous vous informiez des réparations aux aides à la navigation, en particulier pour les bouées éteintes, auprès de l'agence

maritime, chaque fin d'après-midi?

R Oui.

Q Est-ce que vous obtenez la même information en fin de semaine?

R Oui, la mêmeinformation, mais il est acquit que lorsque des bouées nous sont rapportées éteintes ou fonctionnant anormalement en fin de semaine, nous savons d'avance que la réparation n'aura pas lieu avant le lundi.

Alors, de ce fait là, ces bouées-là sont de nature à être rapportées sur nos "broadcasts".

Q Alors, vous dites donc que si une bouée est rapportée défectueuse en fin de semaine, disons, le samedi après-midi...

R Oui.

Q ... votre service est assuré que cette réparation n'aura pas lieu avant le lundi?

R C'est exact.

Q Ceci veut dire que durant toute la fin de semaine, vous avez des émissions radiophoniques prévenant les navires que la bouée est défectueuse, jusqu'au lundi...

R Absolument.

Q ... alors que vous appellerez, vers la fin de l'après-midi, encore, pour vérifier si elle a été réparée?

R C'est ça.

Q Ce qui veut dire que vous auriez des bouées défectueuses rapportées le samedi midi, et vous ne serez au courant de la réparation de cette bouée que le lundi vers cinq heures?

R C'est bien ça.

Q Et s'il s'agit d'une longue fin de semaine, par exemple, avec une fête légale le lundi, comme la semaine dernière, est-ce que ça ira au mardi?

R Ca ira au mardi, parce que nous prenons pour acquit que les employés à la réparation à Sorel étant régis par les mêmes règlements qui nous régissent nous-mêmes, nous savons que le service, nécessairement, est en congé cette journée-là, et que l'heure de retour au travail ne s'effectuera que le mardi matin.

Q Durant deux jours et demi, environ, vous effectuez des émissions radiophoniques à l'effet que la bouée est défectueuse, dans un tel cas?

R Absolument.

Q Est-ce que c'est déjà arrivé que des pilotes, durant la fin de semaine, aient rapporté que la bouée avait néanmoins été réparée, à votre connaissance?

R ..... oui, je dirai: oui, en définitive, ça s'est produit, et je mentionnerai en quelle occasion: Au printemps, même les fins de semaine, les brise-glace marchent, même le samedi ou le dimanche ou les jours de fête. Alors, si un brise-glace va s'adonner à passer dans

le voisinage immédiat de cette bouée-là, il va soit la replaçer, ou si c'est dans ses moyens, la réparer.

Q Dans un tel cas, j'imagine que vous modifiez vos émissions radiophoniques immédiatement?

R Habituellement, le brise-glace - le capitaine du brise-glace en question va passer le message à notre bureau pour nous mettre au courant de la réparation ou de la re-location de cette bouée.

Q Et vous modifiez vos émissions?

R Oui.

Q Maintenant, vous dites que ce phénomène se produit à l'année, ou lorsque les brise-glace circulent sur la rivière?

R Oui, parce que les navires du gouvernement, avec son équipage, fait partie - est régi par les mêmes règlements qui nous régissent, notre bureau-chef, alors, de ce fait-là, ils sont en congé à peu près comme nous le sommes.

Q Alors, donc, durant la saison régulière de navigation, vous n'avez pas - c'est-à-dire que vous ne recevez pas de rapports de réparations de bouées en fin de semaine pour la bonne raison que d'après vous, il ne s'en fait pas?

R Non, si, j'entends, l'on élimine, je dirais, à partir de la fin d'avril, début de mai, jusqu'à la fin de la saison, parce que durant le mois d'avril, bien, je

sais que les employés de l'agence de la marine à Sorel font un peu d'extra, les fins de semaine, à cause du nombre de bouées qui sont rapportées déplacées par les glaces qui descendent; alors, je sais qu'il se fait un peu d'extra dans ce temps-là.

Q Et depuis quand occupez-vous vos fonctions au service des signaux, monsieur Monarque?

R Comme commis en chef?

Q Oui.

R Depuis juin mil neuf cent soixante (1960).

Q Et antérieurement?

R Depuis mars mil neuf cent cinquante-deux (1952).

Q Et, à votre connaissance, ceci a été la pratique suivie constamment depuis votre emploi?

R Oui, en autant que je me souvienne.

Q Vous avez produit une pièce 547, qui donne une liste des navires à l'ancre, avec le moment où il s se sont ancrés et le moment où ils quittent l'ancrage?

R Oui.

Q Et aussi une liste de bouées ou de lumières éteintes. Je constate qu'à l'avant-dernière colonne de cette pièce, il y a une mention: Time and date?

R Oui.

Q S'agit-il de l'heure et de la date à laquelle on vous a rapporté le fait que la bouée était éteinte?

R C'est exact.
Q Maintenant, la dernière colonne indique "check when reported repaired"?
R Oui.
Q Et je ne vois aucune mention particulière dans cette colonne. Est-ce que c'est une colonne dans laquelle on devrait normalement inscrire le moment ou l'heure de la réparation telle qu'elle est rapportée?
R Oui, en autant que cette heure ou ce moment nous est donné.

Mais, habituellement, il ne l'est pas; on nous fait mention que ç'a été rapporté, tout simplement, voyez-vous, sans aucune mention de l'heure.
Q Et vous n'insérez pas dans cette colonne le moment où on vous a rapporté le fait de la réparation?
R Non.
Q Et la mention de la date et l'année qui s'étend au bout de l'heure, dans certains cas, ça se rapporte...
R ... à la première colonne.
Q Vous n'avez, en fait, aucune mention concernant la dernière colonne?
R Non, - il est possible de le vérifier d'après nos "broadcasts".
Q Maintenant, je constate qu'il y a un certain nombre de navires dont vous n'avez pas obtenu l'heure à

laquelle ceux-ci ont levé l'ancre, après un mouillage à un endroit sur le fleuve St-Laurent?

R .....

Q Vous nous avez dit, je crois, que la procédure normale serait de prévenir - que le capitaine ou le pilote prévienne la station de radio-téléphone? Est-ce que c'est une station de radio-téléphone? C'est une station de radio?

R Une station côtière de radio.

Q ... prévienne la station côtière de radio de l'heure de son départ, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q Ces stations côtières de radio peuvent communiquer assez facilement avec les navires, n'est-ce pas?

R Non, non, je sais pertinemment pour avoir causé avec les employés de la station côtière de Montréal et ceux de Trois-Rivières qu'ils sont eux-mêmes surchargés de travail, et en maintes - je dirais: de multiples occasions, les pilotes eux-mêmes nous ont rapporté la grande difficulté qu'ils éprouvent à entrer en contact avec ces stations de radio.

Alors, ça expliquerait la cause des rapports qu'on a, je veux dire, concernant les bouées qu'on a rapportées, j'entends, le départ de l'ancrage des navires concernés.

Q Ces stations côtières de radio remplissent plusieurs fonctions, n'est-ce pas?

R Bien, comme j'ai mentionné ce matin, elles doivent conjointement passer notre trafic et le trafic commercial.

Q Qu'est-ce que vous entendez par le trafic commercial?

R Bien, en définitive, tout trafic qu'une compagnie ou qu'un particulier jugerait d'échanger avec un navire. Vous prendriez le cas, disons, le cas d'une personne qui aurait un parent à bord d'un express, et qui voudrait lui...

Q Vous voulez dire: un Empress?

R Un Empress, excusez-moi, disons: Un Empress express, qui voudrait lui faire porter un message pour cause de maladie ou de mortalité, alors, ce message lui parviendrait au moyen d'une des stations côtières de la radio.

Q En définitive, est-ce que ce n'est pas: Tout message qu'une personne voudrait faire parvenir à un navire passager?

R Absolument.

Q Ca pourrait être tout simplement un télégramme de bienvenue au pays?

R Oui, exactement.

Q Toutes choses de ce genre, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Vous avez le même phénomène, j'imagine pour le représentant d'une compagnie maritime de Montréal qui voudrait faire parvenir un message quelconque au navire pour lequel il agit, n'est-ce pas?

R Oui, c'est exact.

Q Savez-vous si les messages s'adressant aux passagers à bord d'un navire sont fréquents et nombreux?

R Je ne saurais le dire, parce que, voyez-vous, il n'y a aucun moyen de contrôler le trafic.

Q Etes-vous au courant qu'il existe en même temps plusieurs navires de passagers qui circulent sur le fleuve St-Laurent à une époque de la semaine?

R Ah oui, d'ailleurs, moi-même j'ai déjà vu unejournée où ils montaient quatre, peut-être cinq passagers en même temps.

Q Maintenant, est-ce que ces stations côtières de radio n'ont pas quelque chose à voir aussi avec la navigation aérienne?

R .....

Q Est-ce qu'ils transmettent des messages?

R Là, je ne saurais le dire.

Q A la navigation aérienne? Vous ne savez pas?

R Non, je l'ignore totalement.

Q Combien de personnes demeurent à la station de radio côtière, en fonction?

R .....

Q Est-ce qu'il y a une seule personne?

R Evidemment, je parle d'après les conversations que j'ai eues avec les employés.

Q Vous n'avez jamais vu une station côtière de radio opérer, vous-même?

R Oui, mais il n'y avait toujours qu'un seul employé en devoir.

Q Ce que vous avez vu, il n'y avait qu'un seul employé en devoir?

R En devoir, oui.

Q Et quels sont les...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, je ne voudrais pas que la Commission soit induite en erreur par les témoignages de personnes qui ne seraient peut-être pas qualifiées.

Je ne sais pas si le témoin est qualifié pour répondre à ces questions-là; de toute façon, si la Commission désire obtenir des explications sur la façon dont les stations côtières sont exploitées, on pourra faire venir quelqu'un de la section des télécommunications du ministère des Transports.

LE PRESIDENT:

Je crois que pour notre but, ce que nous a dit le témoin ce matin est suffisant.

LE TEMOIN:

R C'est justement parce que je doute de mes qualifications à ce sujet que j'ai souligné la conversation.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous témoignez en rapport avec ce que vous connaissez vous-même pour l'avoir vu.

R Pour avoir conversé avec les employés de communications.

Q N'est-ce pas que c'est ça: D'abord, que la personne responsable de ces stations doit voir à l'opération d'une clef télégraphique?

R Oui, c'est ça.

Q Et qu'en outre cette personne doit aussi voir évidemment à divers - à la communication radiophonique avec les navires sur diverses fréquences?

R Oui, c'est ça, et elles doivent aussi répondre au téléphone, aux appels téléphoniques qui leur parviennent de la ville où ils sont.

Q Et n'est-ce pas en outre que cette personne est aussi responsable d'un service de téléscripteur?

R Oui, c'est ça.

Q Et sion inclut tous les messages de nature

commerciale qu'une personne à une station de radio doit faire dans le courant d'une journée - il y a en outre, si je comprends bien, tous les messages que votre service des signaux demande de transmettre sur radio, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Ensuite, est-ce que cette personne-là ne reçoit pas aussi tous les E T A des navires?

R Oui.

Q Il doit vous les transmettre?

R Oui, non seulement nous, mais à Trois-Rivières et Québec.

Q Evidemment, il y a en outre aussi toutes les communications avec les pilotes quant aux aides à la navigation défectueuses?

R Oui.

Q Quant aux ancrages, et ainsi de suite?

R Oui, tout ce qui est connexe à la navigation, en définitive.

Q Vous dites que vous avez reçu de nombreuses plaintes des pilotes à l'effet qu'ils avaient de la difficult à obtenir la communication, parfois, avec la personne responsable de la station de radio côtière, n'est-ce pas?

R Oui. Et, d'ailleurs, le surveillant de district pourra corroborer mes dires, aussi.

Q Et est-ce que vous avez eu aussi des plaintes

en rapport - de la part des personnes responsables des stations de radio côtières, à l'effet qu'elles étaient surchargées de travail et qu'ils ne réussissaient pas à faire passer tous les appels et communications au fur et à mesure qu'ils arrivaient?

R Bien voici: Je n'ai rien d'officiel ou d'écrit là-dessus; ça découle de mes entretiens avec les employés des stations concernées.

Q C'està-dire que les employés des stations concernées se sont plaints à vous?

R Oui, qu'ils étaient constamment surchargés de travail, et ceux de la station de radio de Montréal nous ont admis qu'à la suite de leurs pressions répétées, bien, leurs autorités ont consenti à leur ajouter un homme, un employé supplémentaire sur un quart, mais je ne saurais dire lequel.

Q A la lumière de ces faits, est-ce que vous croyez qu'il y aurait avantage à ce qu'il y ait un service de radio-téléphone, par exemple, disons, entre les pilotes et les stations de pilotage, ou si le service pourrait simplement s'améliorer par l'intermédiaire d'une augmentation du personnel du service de télécommunication fédérale?

R La formule idéale est celle qui est à l'essai actuellement dans nos bureaux: un radio-téléphone direct, de nos bureaux, nous permettant de contacter en tout temps et à quelqu'endroit un pilote ou un navire

quelconque.

Q Et est-ce qu'un tel service pourrait être installée sur tout le fleuve St-Laurent, disons, à Québec et...

R Ah, facilement.

Q Depuis combien de temps cette expérience dont vous parlez est-elle en cours?

R Je crois que c'est de la fin de mai.

Q Et est-ce que cette expérience a produit des résultats satisfaisants à date?

R Ah oui, d'ailleurs, à tout instant, nos subalternes nous en font la louange à cause de délai ou d'erreurs que ça leur a exempté.

Q Est-ce que les pilotes eux-mêmes vous ont fait des commentaires à ce sujet-là?

R Oui, justement, en venant ici ce matin, je faisais route avec un pilote, et lui-même ne cessait de louanger le système.

Q En vertu de ce nouveau système que vous avez installé, il y a une fréquence qui est réservée à la station de pilotage? Est-ce que c'est ce qui se produit?

R Oui, je dirais, le canal 11, évidemment, nous permet de parler avec les pilotes qui eux ont leur radio-téléphone portatif; le canal 11 ou la fréquence 156.55.

Maintenant, il y a une autre fréquence qui

nous permet aussi, si le pilote est à bord d'un navire, qui nous permet de parler directement à un pilote: C'est la fréquence 12, je veux dire, le canal 12, pardon, fréquence 156.6.

Q J'ai eu - Me Jacques a lu dans le dossier une lettre du capitaine Gendron, je crois, visant à réduire la longueur des messages sur le téléscripteur?

R Oui.

Q Pour les émissions radiophoniques, n'est-ce pas?

R C'est ça.

Q J'ai remarqué qu'il y avait une instruction qui consistait à cesser d'indiquer la position de plusieurs bateaux lorsque ceux-ci sont à l'ancre dans la brume, mais qui consistait d'indiquer qu'il y a x navires dans tel secteur, qui sont à l'ancre. Est-ce que vous avez eu des plaintes des pilotes sur les modifications des instructions?

R Non, jamais depuis.

Mais vous mentionniez le capitaine Gendron; je voudrais préciser que dernièrement, cette année, nous avons reçu une lettre de nos quartiers généraux, c'était signé du surintendant du pilotage, à l'effet de voir à raccourcir le longueur de ces messages, aussi.

Q Est-ce que vous êtes en mesure de témoigner de quelque façon, - et si vous n'êtes pas en mesure, dites-le - quant aux difficultés que pourrait causer à

à la navigation et aux pilotage, la réduction des messages sur le téléscripteur, en particulier dans le cas de navires dans la brume?

R Evidemment, je dois admettre que même si nous avons reçu ces instructions, personnellement, j'ai encouragé le personnel à ne pas trop en tenir compte, parce que, comme je dis toujours à nos employés, pour se mettre sur le "safe side", eh bien, donnez toujours la position des navires, mettez-vous toujours à la place d'un pilote ou d'un capitaine sur un navire, et dites-vous si dans son cas vous ne seriez pas intéressé à telle ou telle information, comme mesure de sécurité.

Alors, je m'excuse auprès de nos autorités, mais...

Q C'est probablement la raison pour laquelle vous n'avez pas reçu de plainte de la part des pilotes?

R .....

Q D'ailleurs, on m'informe que si vous appliquez le règlement, vous allez recevoir des plaintes.

R Mais je tiens à spécifier que ce n'est que dans le cas d'ancrage de navires où la liste est un peu longue; en dehors de ça, le règlement est rigoureusement accepté.

LE PRESIDENT:

J'imagine aussi que le témoin voit à ce que ces messages-là soient très courts, par

ailleurs.

LE TEMOIN:

Nécessairement, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez mentionné dans votre liste de personnel que vous aviez dix-huit subalternes à Montréal: Cinq aux signaux et six au pilotage, ce qui fait onze, et les autres sont des secrétaires, quoi?

R Des secrétaires ou des employés attachés au service de la comptabilité.

Q Alors, vous avez rentré dans ce nombre le comptable ou l'assistant-comptable que vous pouvez avoir?

R C'est ça. Mais, si on s'en tient aux saisonniers, ils sont onze au bureau de Montréal.

Q Tandis que nous sommes sur les employés, monsieur Monarque, comment procédez-vous au recrutement de vos employés?

R Bien, voici: En définitive, lorsqu'il y a des vacances à remplir, ou lorsque nous en prévoyons, la pratique établie était que nous envoyions une réquisition au bureau local de la Commission du Service Civil, afin d'établir soit une liste d'éligibilité, ou pour remplir ces vacances.

Ceci prévalait jusqu'à décembre mil neuf cent soixante et un (1961); nous avions les mains assez

libres de ce côté-là.

A partir du mois de décembre mil neuf cent soixante et un (1961), il est regrettable de le dire, mais en fait, nous avons commencé à rencontrer des difficultés - je ne saurais blâmer quiconque, parce que, comme je l'ai mentionné ce matin, je sais que nos quartiers généraux ont les mains liées par les règlements du Service Civil, mais de toute façon, vu que nous étions à la fin de l'année, eh bien, nous avons souffert un peu des durées ou des délais qui sont encourus par la suite, mais la procédure normale était ça: On demandait au Service Civil d'organiser un concours public. Les applications rentraient.

Par la suite, le Service Civil organisait ce qu'on appelle en anglais un "screening board" qui éliminait les candidats les moins sérieux.

Par la suite, ceux qui restaient étaient cédulés pour un test de dactylographie; l'exigence était de vingt mots à la minute, et les candidats heureux étaient rappelés par la suite à une entrevue à laquelle habituellement j'assistais moi-même, et les candidats qui s'étaient classés à la tête étaient requis de remplir nos vacances.

Q Maintenant, je vois que vous parlez à l'imparfait tout le temps de votre explication. Qu'est-ce qui se passe maintenant? Est-ce que la sélection est faite

à Ottawa?

R Bien, voici, non, c'est fait ici, mais en éliminant les période s'échelonnant depuis le vingt-six (26) juin mil neuf cent soixante-deux (1962), date du début du programme d'austérité, nous avons rencontré des difficultés en ce sens que je ne sais trop en rapport avec quoi, mais à un moment donné, nous avons eu d'Ottawa l'ordre qu'on ne verrait pas à la sélection, mais l'engagement du personnel.

Alors, ça date, ça, du début de mil neuf cent soixante et un (1961), je peux dire, du début de la saison maritime de mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Et cette pratique continue encore?

R Oui, nous rencontrons encore des difficultés, notamment, on en a eu il n'y a pas très longtemps lorsqu'il s'est agi d'engager la secrétaire du surveillant de district.

Q Et ce sont des difficultés en ce sens que ça cause des délais?

R Ah oui, nécessairement. En mil neuf cent soixante et un (1961), j'ai moi-même contacté le surintendant du pilotage, le capitaine Jones, et le surintendant régional, lors de maintes visites de leur part à Montréal, concernant la nomination, ou l'organisation d'un concours public, et puis...... maintenant, on me disait toujours que tout était en marche, et que tout allait

aboutir bientôt.

Et nous avons commencé la saison avec des positions vacantes, et effectivement, nous n'avons pu remplir ces positions-là avant le mois de juillet de l'année en cours, si ma mémoire est fidèle.

Q Est-ce qu'antérieurement, la procédure de nomination et de choix était plus rapide?

R Oui, parce qu'en définitive, nous avions beaucoup plus de lattitude de ce côté-là.

Q Dans l'appointement...

R Ah oui, définitivement.

Q Maintenant, vous ne participez plus au choix du personnel, si je comprends bien?

R Non seulement au choix, mais à l'orientation du personnel lui-même; je veux dire que l'engagement du personnel est régi par différents articles de la loi du Service Civil, entre autre les articles 24 et 88.

Q Maintenant, est-ce que vous avez un changement considérable dans votre personnel? Est-ce que le personnel quitte souvent les fonctions? Est-ce que vous avez souvent remplacé votre personnel?

R Si vous voulez m'accorder une couple de minutes, j'ai ici un document dont je pourrais donner lecture.....

En septembre, le cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962), j'ai fait rapport au surintendant

régional des pilotes en rapport avec nos difficultés, les difficultés que nous rencontrions du côté personnel, et dans ce rapport, j'ai mentionné la liste des employés qui sont passés à notre bureau pour une période de cinq ans, et...

Q Vous voulez dire: Qui sont passés pendant cette période de cinq ans, c'est-à-dire, durant une période de cinq ans, le nombre d'employés qui...

R Qui sont venus et qui sont partis, oui; le nombre de problèmes auxquels nous avons eu à faire face, pendant six ans.

Q Alors, quel était le résultat global?

R ..... eh bien, en six ans, nous avons dû entraîner vingt employés.

Q Est-ce que c'est pour la station de Montréal?

R Uniquement à Montréal.

Q Et vous avez un total de dix-huit employés?

R Là, évidemment, nous ne tenons compte que des employés saisonniers; j'élimine totalement le personnel de la comptabilité ou du secrétariat.

Q Alors, combien y a -t-il de fonctions visées par cette catégorie?

R Le nombre de vingt que j'ai mentionné, concerne exclusivement les positions saisonnières.

Q Combien y en a-t-il à Montréal?

R Il y en a onze.

Q Alors, en six ans, vous avez eu 20 personnes qui ont rempli onze fonctions?

R Oui.

Q Et vous dites que ça peut prendre deux mois, plus un an et quart, un an et demi pour entraîner une personne?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous pouvez calculer que sur une période de six ans, vous avez eu un employé saisonnier qui était vraiment entraîné à la fonction?

R Bien, voici, en définitive...

Q Etant donné le changement?

R Le nombre que je vous ai mentionné, évidemment, ce ne sont pas des employés qui sont tous restés longtemps; il y en a qui sont partis au bout d'un mois, pour diverses causes.

Mais, pour vous donner une idée des difficultés qu'on rencontre dans la recherche d'un personnel qualifié,,,,, j'ai,au cours des trois dernières années, j'ai eu moi-même à voir à l'engagement du personnel, avec le service civil local, et ici, je tiens à vous dire que l'an dernier, sur 32 applicants, nous n'avons pu trouver un seul candidat sur les 32; et l'année d'avant, en mil neuf cent soixante et un (1961), sur 64 applicants, nous n'avons pu trouver que deux candidats qualifiés.

Q Pourriez-vous nous dire quel salaire vous

offrez à ces employés temporaires?

R Le salaire varie d'un minimum de trois mille deux cent dix dollars ($3,210.00) à trois mille six cent soixante dollars ($3,660.00).

Maintenant, écoutez, c'est figuré sur l'année, mais les employés ne sont payés qu'en proportion des mois travaillés durant la saison. S'ils ne travaillent que neuf mois, ils sont payés neuf dixièmes du salaire annuel que j'ai mentionné...

Q Neuf douzièmes?

R Neuf douzièmes, excusez.

Q Alors, vos employés temporaires, en général, ne travaillent que neuf mois sur douze?

R Il faut ajouter aux neuf mois à peu près dix jours de congés annuels.

Q Et quant au reste, étant donné la situation d'emploi, de toute façon, dans la province de Québec et au Canada, l'hiver, ils doivent s'en remettre, à toutes fins pratiques, à l'Assurance Chômage?

R Ceux qui sont éligibles, oui, parce que tous ne sont pas éligibles; un employé est disqualifié dès qu'il commence à devenir contributeur au fonds de pension, ce qui veut dire, au bout d'une période de deux ans, à peu près.

Q D'une certaine façon, un employé devrait avoir avantage à rester saisonnier et à ne pas rester plus

de deux ans à votre emploi?

R Nous avons des employés - je ne veux pas dire: Des employés, dansun sens large, mais nous avons quelques employés qui, tout en demeurant saisonniers depuis nombre d'années, continuent à contribuer au fonds d'assurance chômage parce qu'ils ont refusé leur permanence - je veux dire, leur permanence saisonnière, ce qui explique qu'ils ont refusé d'être contributeurs au fonds de pension.

Q Et est-ce que la raison, ce n'était pas justement qu'ils voulaient garder leur droit à l'assurance chômage?

R C'est exact.

Q Etant donné ces conditions financières - QUESTION RETIREE - est-ce que vous ne jugez pas qu'un des facteurs dominant de tous les problèmes auxquels vous faites face dans l'administration de votre service, à l'heure actuelle, est justement les conditions de rémunération qui sont offertes à vos employés?

R Evidemment. J'ai ici des notes qui m'ont servi lors des compétitions publiques que le Service Civil a organisées en vue de nous trouver des employés; j'ai conservé les notes de la comparution des différents candidats qui ont été appelés, et je puis vous certifier - d'ailleurs vous pouvez le voir ici, plusieurs des candidats qui se sont présentés ont retiré leur application

dès qu'on leur a mentionné le salaire payé et les conditions de travail.

Q D'ailleurs, si je comprends bien, vous avez mentionné un salaire de base d'environ trois mille deux cent cinquante dollars ($3,250.00)?

R Trois mille deux cent dix dollars ($3,210.00) avec un maximum de trois mille six cent soixante dollars ($3,660.00).

Q Si on calcule les neuf douzièmes, ça ferait un salaire de deux mille quatre cent trente dollars ($2,430.00), à part l'Assurance Chômage?

R Oui. Je ne l'ai pas figurée, mais ça équivaut à ça.

Q Est-ce que vous avez fait des pressions pour obtenir une reclassification des fonctions sous votre juridiction? Est-ce qu'il y a eu des discussions à ce sujet?

R En maintes circonstances, j'ai discuté du problème avec le surintendant régional du temps, le capitaine Gendron; j'en ai discuté lors de mes voyages aux quartiers généraux à Ottawa, avec la division du personnel, et l'assistant du directeur du personnel, monsieur Dercheck, et ses représentants; j'en ai discuté dernièrement avec le capitaine Catinus; j'en ai parlé en maintes occasions avec monsieur Melançon, le surveillant de district.

Je dois admettre que nos quartiers généraux

ont fait quelque chose en nommant des commis d'exploitation de transport grade 2, dans le but de rendre la position plus attrayante.

Q Est-ce que vous jugez, à l'heure actuelle, que la position comporte une rémunération satisfaisante en rapport avec les fonctions qui sont demandées, en rapport avec les fonctions qu'on demande d'assumer?

R Sincèrement, non.

Q A plusieurs questions, vous avez répondu que les autorités du ministère vous avaient donné instructions, agissant elles-mêmes sous d'autres instructions, de réduire au minimum le temps supplémentaire, et d'éviter l'emploi de personnel additionnel le plus possible, je crois. Est-ce que c'est correct?

R Oui, c'est ça.

Mais là-dessus, je concours tout à fait avec nos quartiers généraux, parce qu'en certaines occasions, il s'est fait passablement de sur temps, J'ai ici des "pay lists" que j'ai faits pour moi-même...

Q Mais, indépendamment de la politique, - admettons que la politique de temps supplémentaire n'est pas bonne, est-ce qu'il y aurait possibilité - est-ce qu'à votre avis il devrait y avoir une augmentation du personnel dans le service des signaux, et en particulier, par exemple, à Trois-Rivières?

R Bien, voyez-vous, le cas de Trois-Rivières est

un peu particulier. En définitive, - je n'ai pas de secret, je vais vous mettre au courant de ce que j'ai dit à Trois-Rivières moi-même lors d'un voyage au début de juin:

Le commis senior, monsieur Beaumier m'a mis au courant des difficultés qu'il rencontrait, et moi-même et le surveillant de district, et le surintendant régional, nous savons pertinemment qu'il y a moyen d'augmenter les qualifications des employés, là-bas.

Alors, j'ai personnellement dit à monsieur Beaumier de voir d'abord à augmenter les qualifications de son personnel, et puis qu'ensuite il pourrait crier aux autorités.

Q Pour obtenir quoi? Un meilleur salaire ou plus depersonnel?

R Pas pour obtenir un meilleur salaire, je crois, en l'occurence la nomination d'un commis d'exploitation grade 2, ou encore tenter d'obtenir du personnel supplémentaire.

Q Est-ce que vous jugez que la présence d'un seul employé durant la période de nuit, à Trois-Rivières, est suffisante pour remplir toutesles fonctions qu'on demande à cette personne, - et durant la fin de semaine, aussi, je crois?

R Evidemment, vous mentionnez: de nuit?

Q De nuit d'abord; nous viendrons à la fin de semaine ensuite.

R Je le crois sincèrement.

Q Vous croyez que...

R Sincèrement, ah oui.

Q Que...

R Qu'une personne qualifiée peut venir à bout de la tâche, sans évidemment se surmener.

Q Est-ce que vous avez déjà assisté durant une nuit, par exemple, aux fonctions que doit assumer un commis à Trois-Rivières?

R Jamais.

Q En fin de semaine, n'est-ce pas - je pense que vous avez répondu à cette question, je ne suis pas sûr, cependant, que le trafic qui passe à Trois-Rivières peut être plus considérable que durant n'importe quel jour de la semaine.

R Bien, j'ai mentionné ça, pas particulièrement pour la station de Trois-Rivières, mais pour toutes les stations; ça valait autant pour Montréal que Trois-Rivières.

Q Encore là, est-ce que vous pensez qu'un seul commis, durant la fin de semaine, à Trois-Rivières, durant certaines heures, est suffisant pour remplir la tâche adéquatement?

R .....

Q C'està-dire qu'il a deux tâches, en définitive: C'est-à-dire celle des signaux et celle de l'assignation des pilotes aux navires?

R Evidemment, je dois faire le point ici: Je dois admettre que je n'ai jamais constaté - je n'ai jamais fait le quart à Trois-Rivières une fin de semaine pour voir ce qu'étaient les conditions, mais à en juger par le bureau ici, je tiens à dire que le trafic des téléscripteurs qui passe à Trois-Rivières passe sûrement chez-nous. Alors, me basant sur le trafic qu'on peut remplir sur nos téléscripteurs, je crois que de façon générale, un employé qualifié aux Trois-Rivières pourrait venir à bout de la situation là-bas.

Q Et...

R Maintenant, il faut bien tenir compte - vous allez prendre, dans le commerce, un commis peut peut-être passer des heures à ne rien faire, et subitement il se produit un afflux de clients, et à ce moment-là l'employé est surchargé; mais de là à dire qu'il est surchargé de travail continuellement, non, définitivement.

Q Mais vous n'avez jamais fait d'enquête personnelle sur les lieux, durant ces périodes-là?

R Non. J'ai fait des visites à Trois-Rivières, en maintes circonstances, et j'ai constaté de visu la perte de temps qui se produisait et les observations dont je vous fais part découlent de ça.

Q N'est-il pas vrai qu'un téléscripteur ne tiendra aucun compte de tous les appels téléphoniques et les messages radiophoniques qui pourraient être échangés?

R C'est exact, mais il se perd énormément de temps de ce côté-là. J'en ai discuté avec les pilotes, j'en ai discuté avec monsieur Beaumier, et les commis là-bas; peut-être est-ce dû à la familiarité qu'entretiennent les commis de la station de pilotage de Trois-Rivières avec un peu tout le monde .....?

Q Est-ce que vous êtes d'avis que la station de Trois-Rivières devrait comprendre un personnel analogue à celui de la station de Québec, ou s'il y a des raisons particulières pour lesquelles le personnel de Trois-Rivières serait moins considérable qu'à Québec?

R Bien, en définitive, je ne vois pas pourquoi vous mentionnez Québec plus qu'à Montréal, si vous parliez de Trois-Rivières; à Montréal, je serais plus en mesure ...

Q Vous n'êtes pas en mesure, - vous ne connaissez pas l'opération à Québec, assez?

R Bien, pas au point.....

Q Pas assez pour faire la comparaison?

R Non.

Q Si vous comparez avec Montréal que vous connaissez sûrement, est-ce que vous jugez que le personnel de Trois-Rivières est suffisant par rapport à Montréal, par rapport aux tâches que ce personnel doit assumer?

R Bien, comme j'ai dit tantôt, mes convictions sont d'abord basées sur le fait que le personnel de Trois-

Rivières pourrait augmenter davantage ses qualifications, et par la suite, je crois que nous pourrions faire des observations plus judicieuses pour ce qui est de leur capacité de rendement en rapport avec le travail qui s'y présente, et les fonctions qu'ils ont à remplir.

Q Avez-vous eu des plaintes, au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), concernant le fait que des commis - c'est peut-être dû à leur inexpérience - commandaient des pilotes de Trois-Rivières à Montréal ou de Montréal à Trois-Rivières, en grand nombre et inutilement, par rapport à la circulation maritime prévisible au moment de ces demandes?

R Oui monsieur, et souvent.

Q Avez-vous fait enquête à ce sujet-là?

R En définitive, je n'ai pas fait enquête personnellement, mais je sais qu'en ces circonstances, le surveillant de district et le commis de pilotage senior se sont occupés des cas, ils ont vu en maintes occasions à diminuer le nombre des pilotes demandés par char ou par train. J'en ai connaissance.

Q Mais ceci était une correction après coup? Une fois que les pilotes avaient déménagé?

R Non, je veux dire: avant.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes, effectivement, qu'il y a eu des transferts inutiles de pilotes?

R Ah oui, dans certains cas, lesplaintes

nous sont parvenues après coup.

Q Est-ce que ces plaintes n'ont pas été assez fréquentes, durant certaines périodes?

R Antérieurement, à peu près au milieu de la saison, l'an dernier, oui; mais, depuis lors, il y a eu communication, sur les lieux, entre le commis senior de Trois-Rivières et le surveillant de district, le surveillant régional et le commis senior du pilotage à Montréal; je crois, et de l'avis même de plusieurs pilotes, la situation s'est améliorée sensiblement, et depuis le début de cette année, la situation s'est améliorée davantage.

Q Est-ce que vous auriez encore la pratique d'autrefois, selon laquelle les commis devaient se rendre au travail une heure avant le début effectif de leur quart, afin de sa familiariser avec les messages qui auraient pu parvenir durant le quart précédent ou la journée précédente?

R Oui, c'est vrai.

Q Je crois comprendre que cette pratique a été discontinuée?

R Bien, vu que cette pratique impliquait du sur temps, nous avons dû, sur instructions, la diminuer.

Q Est-ce que vous avez pris des mesures pour compenser les inconvénients que pouvait comporter l'abolition de cette pratique?

R Oui, si vous avez toujours dans l'idée la

station de Trois-Rivières, j'ai montré tantôt sur l'horaire que nous avons appelé le quart du soir, et c'est justement pourquoi nous avons fait entrer le deuxième employé à trois heures de l'après-midi, pour parer à ça, dans les cas, justement dans les cas, comme de ce temps-ci où le commis senior est malade; alors, il y a un employé qui peut mettre l'autre au courant.

Q Si nous prenons la station de Montréal, vous aviez la même pratique autrefois, n'est-ce pas?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que vous avez pris des moyens quelconque pour compenser l'abolition de cette pratique?

R Non, et aucune n'est à prendre, je n'en recommande pas non plus, et je vais vous dire pourquoi.

Q Oui.

R Autrefois, nos employés saisonniers étaient tenus de prendre une heure pour le repas, que ce soit le dîner ou le souper.

Maintenant, nos quartiers généraux, concevant le fait de l'isolation du bureau, il n'était pas pratique pour les employés d'aller dîner à l'extérieur, à cause du peu de temps mis à leur disposition, et que la plupart dinaient au bureau, le ministère a décidé de leur payer cette heure de repas là.

Alors, ça compense un peu pour les dix minutes

ou un quart d'heure pendant lesquels l'employé doit rester pour les changements de quarts.

Q Est-ce qu'effectivement les employés, à la fin de leur quart, demeurent quelques minutes afin de mettre la personne qui arrive au courant des évènements survenus durant le dernier quart?

R Ah oui, et je sais pertinemment qu'ils ne s'en vont jamais avant; ils sont assez sages de ce côté-là.

Q Est-ce qu'ils demeurent?

R Oui, je sais pertinemment qu'ils demeurent.

Q Vous surveillez ça, tout de même?

R Non, je le surveille, au point de vue de toute l'acceptation du terme, mais je suis au courant parce que je les vois sur les lieux, et j'entends les communications qu'ils donnent à leur remplaçant.

Q Et vous n'avez pas eu de plaintes à ce sujet à date?

R Non, jamais.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Monarque, est-ce que votre station de téléscripteurs, ici, est encore employée comme un poste, une station maîtresse?

R Oui.
Q Est-ce que vous avez encore l'usage d'un bouton de contrôle pour interrompre les émissions des autres stations secondaires?
R Bien non, et je me réfère là-dessus au témoignage de notre surintendant régional, hier, à l'effet que nous n'avons plus ce bouton-là depuis environ un mois et demi ou deux mois.
Q Quelle est la raison de la disparition de ce bouton de contrôle?
R C'est une décision qui a été prise à notre insu, et dont nous ne pourrions expliquer la raison réelle.
Q Prise par qui?
R Bien, par nos quartiers généraux.
Q Quelle a été la conséquence de la disparition de bouton de contrôle?
R Bien, j'ai ici une lettre écrite en mars mil neuf cent soixante et trois (1963) par notre surintendant du pilotage à l'effet que Montréal est la station monitrice des circuits de téléscripteurs, pour les besoins du pilotage.

Alors, comment peut-on être moniteur d'un circuit de téléscripteurs lorsqu'on ne peut même pas constater de visu ce qui s'y passe?

Le bouton en question nous permettait d'ouvrir les circuits en tout temps pour constater si les stations qui s'en servaient s'abstenaient à suivre les règlements; ou ça nous permettait, lorsque les circuits étaient occupés, au moment de la période de nos "broadcasts", d'interrompre toute personne qui se servait du circuit pour envoyer nos "broadcasts".

Maintenant, nous sommes pris, au moment de l'heure de nos "broadcasts", nous ne pouvons plus nous servir d'aucun des deux circuits. Alors, de ce fait, il arrive - je ne dirai pas: Assez souvent, mais il arrive parfois que le cinq minutes réservé à nos "broadcasts" passe sans que notre "broadcast" ait été envoyé.

Q Et qu'est-ce qui arrive si votre "broadcast", votre émission ne passe pas à l'heure cédulée?

R Bien, évidemment, je vois - d'ailleurs j'ai avisé les employés que lorsqu'ils sont incapables d'envoyer les "broadcasts", en autant que le circuit 999 est concerné, cela implique Montréal - Sept-Iles, et dans le cas des "broadcasts" Montréal- Québec, de communiquer par téléphone à la station côtière de la radio de Montréal, et leur communiquer le message aux fins de "broadcaster"; mais il arrive qu'à cause probablement d'un surcroît de travail, il est assez difficile, même par téléphone, de contacter le radio côtière de Montréal.

Alors, il arrive parfois - je spécifie

encore: Parfois que nos "broadcasts" sont pas faits.

Q Ils sont non seulement retardés, mais ils ne sont pas faits du tout?

R Du tout.

Q Si donc le maître, le capitaine ou un pilote sur un navire...

Maintenant, excusez-moi, je tiens à spécifier que s'il advenait qu'il y ait un obstacle urgent, nos commis en devoir sont tenus de se servir ou d'employer les appels longue distance à ce moment-là, pour communiquer les messages en question, surtout à la station de Trois-Rivières.

Q Est-ce que ça arrive assez souvent?

R Non, j'ai mentionné: Parfois, tantôt; mais, c'est assez rare.

Q Et si le maître, le capitaine ou le pilote d'un navire est intéressé à écouter votre émission de cinq heures moins cinq, et il monte dans le timonnerie, ou dans la chambre de radio pour écouter une émission et qu'il n'y en a pas, il peut manquer d'informations intéressantes?

R Bien, voici, je sais par expérience que les stations de la radion passent quand même un "broadcast" sur les ondes; à ce moment-là, ils copient tout simplement le "broadcast" spécial envoyé antérieurement, tout de suite avant.

Q Mais s'il y avait quelque chose, n'est-ce pas,

entre les deux "broadcasts"?

R S'il y a quelque chose additionnel, comme j'ai mentionné tantôt, nos commis sont tenus de se servir des appels longue distance dans ces occasions-là.

Q Maintenant, dans l'exhibit 547 que vous avez déposé ce matin, qui est le spécimen de votre formule de rapport de réception de messages quant aux aides à la navigation, je ne vois pas de colonne concernant les bouées qui ont été déplacées - je parle, comme entête de colonne?

R Oui, bien, en fait, j'admets avec vous, maître, que l'entête de cette colonne-là ne le spécifie pas, mais il est habituel d'entrer dans cette colonne autant les bouées éteintes ou opérant anormalement que les bouées déplacées.

Q Si je comprends bien, cette colonne donne des informations concernant tous défauts d'opération dans les aides à la navigation, que ce soit une bouée éteinte ou une bouée déplacée?

R Oui, c'est exact.

Q Maintenant, je sais que vous avez mentionné tout à l'heure que vous n'êtes pas un témoin absolument qualifié pour donner des informations sur des stations côtières de radio, mais est-ce que vous pourriez dire à la Commission le site de ces stations-là? Par exemple, commençons par celle de Montréal: où est-elle située?

R Elle était antérieurement à Montréal Nord, et elle a été transférée maintenant à Dorval, à l'aéroport

de Dorval.

Q A l'aéroport de Dorval?

R Oui.

Q Et elle est opérée par les employés de l'aéroport?

R Bien, je sais que ce sont des employés des télécommunications.

Q Maintenant, celle du Cap de la Madeleine, Trois-Rivières?

R Elle est située au Cap de la Madeleine proprement dit.

Q Celle de Québec est à l'aéroport de Loretteville?

R Oui, mais d'ailleurs, je n'ai jamais vu celle de Québec.

Q Savez-vous où est située celle de Mont-Joli?

R Non, je ne suis jamais - je ne me suis jamais rendu sur la côte sud.

Q Est-ce que ce n'est pas également à l'aéroport de Mont-Joli?

R Oui, mais je croyais que vous vouliez insinuer si je l'avais vue.

Q Maintenant, celle de Sept-Iles, est-ce que ce n'est pas une station privée?

R A Sept-Iles, je l'ignore.

En définitive, les seuls rapports qu'on a

avec les stations côtières de la radio de Sept-Iles est en rapport avec la transmission de E T A des navires aux Escoumains.

Q Maintenant, est-ce que vous avez sous votre contrôle - jene crois pas que vous l'ayiez...

R Non.

Q ... mais je voudrais vous faire préciser: Celle de Rivière-aux-Renards?

R Non, du tout, comme d'ailleurs celle de Sept-Iles et de Mont-Joli tomberaient plutôt sous Québec, en autant que la re-transmission des "broadcasts" est concernée.

Q Maintenant, vous avez parlé des difficultés pour certains navires - pour les navires en général d'entrer en contact et de transmettre des messages à vos stations côtières. Est-ce qu'il n'est pas un fait que cette situation existe surtout à un degré plus élevé à Montréal et à Québec?

R Bien, évidemment, je crois l'avoir mentionné; je ne peux préciser dans quelle mesure, mais les rapports que j'ai, je les tiens de conversations ou des rapports verbaux qui m'ont été faits par des pilotes et les employés des stations de pilotage de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, à l'effet du surcroît - mentionnant le surcroît de travail imposé à ces employés.

Evidemment, je ne me crois pas qualifié d'alle

plus loin là-dessus.

Q Mais si je comprends bien, ces difficultés à capter les messages des navires par les stations côtières résultent surtout du volume trop grand de trafic?

R A ce qu'on m'a dit, oui.

Q Est-ce que ce n'est pas...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Messieurs de la Commission, je ne voudrais pas que ce témoin soit mis dans la position où il doit donner des réponses sur des faits qui ne sont pas à sa connaissance personnelle, et surtout sur un secteur du ministère des Transports qui ne tombe pas sous sa juridiction.

Si la Commission le désire, nous ferons venir les personnes en charge des stations de radio afin qu'elles puissent témoigner.

Je crois qu'il est de mon devoir de faire cett interruption afin d'assurer à la Commission que l'information qu'elle reçoit est de premièr main et aussi exacte que possible.

LE PRESIDENT:

Bien, le témoin l'a mentionné à plusieurs reprises, qu'en autant que ces postes sont

concernés, il n'est pas au courant, et ça ne tombe pas sous sa juridiction.

Maintenant, s'il appert des autres témoignages qu'il y a de la difficulté pour les pilotes ou les marins à transmettre leurs informations ou leurs demandes, il faudra probablement s'enquérir pourquoi.

Alors, nous verrons cela suivant la preuve qui sera faite, par la suite.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Effectivement, Votre Seigneurie, les pilotes vont se plaindre des difficultés qu'ils ont à obtenir la communication, en plusieurs circonstances, et des témoignages seront produits à cet effet. Alors, si vous voulez attendre à plus tard pour avoir une preuve supplémentaire à cet égard...

LE PRESIDENT:
Je crois que ce serait peut-être préférable.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, comme vous l'avez remarqué, on a demandé des questions semblables au témoin ce matin, et n'ayant aucune assurance

qu'un témoin plus compétent serait appelé à témoigner, je me croyais justifié de demander ces questions.

LE PRESIDENT:
D'ailleurs, il n'y en aura peut-être pas, s'il n'y a pas de nécessité de démontrer plus tard.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant Service Guild:

Q Maintenant, vous avez parlé ce matin du défaut des navires à se rapporter aux stations côtières lorsqu'ils levaient l'ancre? Mais n'est-ce pas un fait également que lorsqu'un capitaine de navire doit jeter l'ancre dans la rivière entre Québec et Montréal qu'il devient nécessaire également, non seulement d'avertir la station côtière qu'ils ont levé l'ancre, mais qu'ils ont également changé leur temps estimé d'arrivée, ce qui augmente considérablement ce trafic?

R Oui, c'est exact.

Q Je ne sais pas, monsieur Monarque, si vous étiez dans cette salle lorsque le capitaine Gaudreau a été interrogé l'autre jour au sujet du déplacement de trois bouée dans la traverse de Cap Santé, au début de mai, c'est-à-dire, le seize (16) mai dernier, mais comme vous vous le rappellerez, je vous ai demandé privément de tâcher d'obtenir des informations à ce sujet, à savoir si le message du pilote

du G M MacWhirter qui avait rapporté le déplacement de ces bouées à la station côtière de Québec, si le message avait été transmis à l'agence de Québec? Est-ce que vous avez pu obtenir des renseignements à ce sujet?

R Voici, maître, vous m'avez mentionné ce détail, je crois, après dîner, ou avant dîner, plutôt; alors, comme je n'ai pas eu l'occasion d'aller au bureau depuis, je vous ai assuré que je le ferais et que vous auriez probablement ce renseignement-là dès demain.

C'est bien le seize (16) mai?

Q Seize (16) mai mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Oui, merci.

Q Il a été question ce matin, également, toujours au même sujet des émissions faites directement et indépendamment par l'agence de Québec - est-ce que vous pouvez clarifier à savoir si ces émissions ordonnées indépendamment par Québec sont transmises par les stations côtières de Montréal et de Trois-Rivières?

R Elles le sont, effectivement.

Q Quant à votre travail de fin de semaine, n'est-il pas exact de dire qu'à partir du vendredi soir, et jusqu'au samedi soir, le trafic descendant entre Québec et Montréal et très dense?

R Oui.

Q Vous avez mentionné, en réponse à une question

de Me Lalonde, l'expérience que vous êtes à faire avec un poste de radio-téléphone dans votre station de pilotage ici, au service de signalisation. Voulez-vous dire à la Commission Est-ce qu'il s'agit d'une station F M ou VHF, ou les deux?

R J'ai l'impression que c'est plutôt V H F.

Q V H F uniquement?

R Oui.

Q Donc, cette expérience ne peut compter que pour les navires équipés d'appareils V H F?

R C'est exact.

Q N'est-il pas exact - si vous n'êtes pas au courant vous le direz - n'est-il pas exact que les appareils V H F sont exigés uniquement pour les navires qui vont à la voie maritime ?

R Là-dessus, je ne saurais vous répondre avec précision, mais je le crois.

Q Donc, les navires qui sont équipés d'appareils F M ne pourraient pas s'en servir?

R Je ne sais dans quelle mesure la voie maritime oblige les navires, mais je sais de toute façon que nous pouvons communiquer avec tous les navires qui naviguent dans la voie maritime.

Q Je parle - ma question n'était pas en rapport avec la voie maritime - j'ai tout simplement mentionné le fait que seules les autorités de la voie

maritime exigeaient la présence ou l'installation à bord des navires d'un appareil de radio-téléphone V H F?

R En autant que je sache, oui.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahooney).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Monarque, est-il juste de dire que très fréquemment les agents maritimes communiquent avec votre bureau pour savoir à quelle heure un navire qui descend des grands lacs, et dans lequel ils sont intéressés, a passé à l'écluse Snell?

R Oui monsieur.

Q Vous leur donnez ce renseignement-là en autant que vous êtes en mesure dele faire, à l'heure actuelle?

R C'est exact.

Q Et le renseignement, vu le décalage de quelque cinq heures et plus entre les rapports que vous recevez de Cornwall, ce renseignement-là, dis-je, il n'est pas toujours possible de donner - il n'est pas toujours exact?

R Non, surtout si l'on tient compte du fait que Cornwall peut nous rapporter un navire qui serait sorti

de Snell cinq ou six heures auparavant.

LE PRESIDENT:

Q Je pense bien que le rapport que vous allez recevoir va être exact, mais il pourrait être en retard?

R Oui, Votre Seigneurie, c'est parfait.

Q Le rapport sera exact?

R C'est ça, le rapport sera exact, quoique passablement retardé.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q En fait, est-ce qu'il n'arrive pas que lorsque vous êtes en mesure de donner le rapport, le navire peut être arrivé à Beauharnois ou même à Montréal, déjà?

R Non, voyez-vous, parce que ça prend beaucoup plus de temps que ça; mais il est arrivé en une occasion où le rapport - j'entends, le navire avait atteint Beauharnois avant que nous ayions le rapport de sa sortie de l'écluse Snell.

Q Ces rapports qui vous sont demandés, évidemment, par les agents, n'ont pas trait à des questions de pilotage, et le procureur de la Commission a suggéré, dans cette circonstance-là, que le capitaine pourrait recevoir instructions des agents de se rapporter à périodes régulières à mesure que son navire descend. Pour ce faire, n'est-ce pas exact, monsieur Monarque, qu'il aurait à se

servir de son radio-téléphone et à passer par la station de radio de Montréal, et ensuite par téléphone de terre?

R Oui, je sais par exemple qu'à venir jusqu'à ..... si ma mémoire est fidèle, l'an dernier, ou à la fin de l'année d'avant, comme exemple, les navires descendant dans la voie maritime avaient coutume de nous transmettre leur E T A, "expected time of arrival" à Cardinal.

Mais comme ils employaient pour ça la station de radio côtière de Cardinal, mais comme les agents ou les armateurs étaient chargés, j'entends, comme ces messages étaient considérés comme messages commercial, et qu'une charge était faite aux agents, eh bien, ces messages-là sont tombés, ce qui a fait que par la suite, nous n'avons plus eu de E T A de Cardinal.

Alors, c'est vous dire qu'à ce moment-là, je crois bien que ça tomberait dans le domaine commercial des messages envoyez par les stations de radio.

Q Et ça passerait, entre Snell et Montréal, ça passerait par la station de radio de Montréal?

R Oui, probablement.

Maintenant, je ne l'ai pas constaté personnellement, mais plusieurs pilotes m'ont rapporté - d'ailleurs, non seulement les pilotes, mais plusieurs usagers de la voie maritime m'ont rapporté qu'il y avait un "dead spot" en haut de Valleyfield, entre Valleyfield et Cornwall.

Alors, je me demande si à ce moment-là ils auraient autant de facilité à passer leurs messages ou à atteindre la radio de Montréal.

Q En fait, il y a deux remarques à faire à ce sujet-là. La première, c'est que si cette pratique était suivie, ça ajouterait au surcroît de travail de la station de Montréal; et deuxièmement, il est reconnu, j'en suis avisé, que la réception par ces stations à terre est très mauvaise?

R C'est exact.

Q Les deux remarques sont exactes?

R Oui, je concours avec vous.

Q Monsieur Monarque, vous avez dit que vos deux services, de signalisation et de pilotage avaient été fusionnés. Est-ce qu'au point de vue comptabilité, les deux services sont fusionnés également, les dépenses d'opération des deux services entrés dans vos livres?

R Bien, voici, au cours de mon témoignage, j'ai mentionné le service de la comptabilité, mais ce service-là ne vaut que pour la collection des charges ou des frais de pilotage et non pas pour le service d'administration des deux services proprement dit.

Cette comptabilité-là est tenue aux quartiers généraux à Ottawa.

Q Nous avons été informés - on nous a fourni un exhibit, numéro 523, dans lequel il apparaît que les



dépenses d'opération de Montreal Pilotage, pour mil neuf cent soixante et un (1961), soixante-deux ('62), se chiffrent à $95,000.00. Est-ce qu'il s'agit de l'opération de vos services?

R Non, ça ce sont les frais depilotage, et non les frais d'administration du service de pilotage et du service des signaux, comme je l'ai mentionné.

Les frais que vous mentionnez là, ce sont des frais afférents aux droits de pilotage, uniquement.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour Merchant ServiceGuild:
Votre Seigneurie, ce matin il a été fait mention du trafic commercial des stations côtières de radio, et on a donné deux sources: Une, l'encombrement et le volume des navires passagers et les navires de transport qui employaient des émissions commerciales. Etant donné que nous allons avoir, à une date ultérieure, un témoin sur les télécommunications, je voudrais souligner à mon confrère le procureur de la Commission de tâcher d'obtenir l'information que le trafic augmente dû au fait que ces dernières années, un grand nombre de yachts de plaisance sont également équipés de radios-téléphones.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Monarque, le bouton que vous avez perdu m'inquiète. Je voudrais savoir si la perte de ce bouton qui vous permettait de contrôler les émissions a de quelque façon que ce soit empêché des informations importantes d'être radiodiffusées?

R Bien, maître, comme je l'ai mentionné, à ma connaissance, ça n'a pas empêché la transmission d'informations additionnelles; je veux dire par là, d'informations qui n'auraient pas été relayées aux stations de radio et des "broadcasts" antérieurs à cette émission-là.

Q Quand vous parlez de "broadcasts", parlez-vous de messages sur le téléscripteur?

R C'est exact, oui.

Q Alors, la station de radio reçoit les informations sur le téléscripteur?

R Oui.

Q Si vous ne pouvez pas couper l'émission du téléscripteur, vous ne pouvez rien passer à la station de radio?

R Bien, comme j'ai dit...

Q A un moment donné?

R A un moment donné, oui.

Q Les informations que vous deviez passer à une heure donnée sont reportées à une heure subséquente?



R En principe, oui.

LE PRESIDENT:

Q Sauf au cas d'urgence, en se servant du sevice de téléphone par longue distance, avec Trois-Rivières ou ailleurs?

R C'est exact, Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, si une information vous arrive immédiatement avant l'émission, et après que vous ayiez communiqué avec la station de radio-diffusion, et que c'est une information urgente, vous la transmettez par téléphone à la station de radio?

R Oui, c'est bien ça.

Q Est-il arrivé que vous n'ayez pu transmettre par téléphone à la station de radio une information importante et urgent?

R Evidemment, vous me prenez au dépourvu, mais je crois bien que j'aurais été mis au courant si la chose s'était produite.

Mais, pertinemment, je sais que dans des circonstances où nos commis devaient passer des messages aux stations de radio, et qu'ils étaient dans l'impossibilité de rejoindre la station de Montréal, à ce moment-là, ils ont tout simplement rejoint Trois-Rivières, -

j'entends: Trois-Rivières Radio.

LE PRESIDENT:

Q Trois-Rivières, par interrurbain?

R C'est exact, Votre Seigneurie.

Q Il se pourrait aussi que les circuits interrurbains soient tous pris à ce moment-là?

R Là, vous tombes dans un cas extrême.

Mais, en vue de ça, nous tenons toujours à la vue et à la disposition de nos commis en devoir les numéros de téléphone interrurbains des stations côtières de la radio, tant à Trois-Rivières qu'à Québec.

Q Mais dans un tel cas où je parle, que tous les circuits étant pris, ce serait un cas où il y aurait ...

R Votre Seigneurie, c'est un cas qui ne s'est pas présenté.

Q Et il est peu probable que tous les systêmes soient tous pris en même temps: Et vos téléscripteurs et l'interrurbain?

R Oui, je crois bien.

Ce qui arrive fréquemment, Votre Seigneurie, c'est que, évidemment, le circuit téléscripteur, c'est mécanique, alors, ça fait défaut assez souvent.

Alors, à ce moment-là, je ne sais pour quelle

raison, mais le défaut de circuit émane de la région de Trois-Rivières. A ce moment-là, le Canadian National Telegraph va couper les deux stations de Trois-Rivières, et à partir de ce moment-là, comme nous ne pouvons communiquer avec aucune des deux stations, la station de pilotage de Trois-Rivières et celle de la station côtière de la radio, on emploie tout simplement les appels interrurbains.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Merci beaucoup, monsieur.
R Bienvenue.

le PRESIDENT:
D'autres questions?

Q Merci beaucoup, monsieur Monarque?
R Merci, Votre Seigneurie.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le dixième jour de juillet, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ANDRE VIAU -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénom, monsieur Viau, s'il vous plaît?
R André Viau.
Q Votre occupation?
R Commis en charge du pilotage à Montréal.
Q En charge du pilotage à Montréal?
R Oui.
Q Et ça comprend quoi, cette occupation-là?
R Ca comprend à voir à ce que tous les règlements du pilotage soient..... soient mis en force et à leur bon fonctionnement.

Q Maintenant, je crois - quel est votre âge?
R 58 ans.
Q Je crois que vous agissez aussi comme "chief despatcher"?
R Justement.
Q C'est ça qui est votre principale fonction?
R Oui, c'est ça.
Q Le "despatching" que vous faites, vous le faites à quel endroit?
R A Montréal.
Q Au port de Montréal?
R Au bureau.
Q Au bureau de Montréal. Et pour les navires destinés à quel endroit?
R Montrél - Trois-Rivières, le port de Montréal, et Montréal - Cornwall.
Q Est-ce que c'est vous qui vous occupez du "despatching" de Trois-Rivières - Montréal?
R J'ai des commis en devoir. Je vois à ce que tout soit en ordre.
Q C'est vous qui surveillez le "despatching" à Trois-Rivières?
R Oui.
Q Maintenant, à Québec, est-ce que vous avez quelque chose à faire avec le "despatching"?
R Du tout.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que je dois comprendre que le "despatching" de Trois-Rivières se fait de Trois-Rivières pour Montréal?
R Oui, il y a un chef à Trois-Rivières, comme à Montréal, comme à Québec.
Q Mais celui de Trois-Rivières est sous vos directives?
R Du tout.
Q Il est indépendant?
R .....

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, vous êtes à Montréal, vous vous occupez du "despatching" des navires qui partent de Montréal et qui s'en vont à Trois-Rivières?
R C'est ça.
Q Les navires qui sont dans le port de Montréal?
R C'est ça.
Q Et les navires qui s'en vont de Montréal àCornwall?
R C'est bien ça.
Q Maintenant, vous avez dit que vous aviez un "staff" à Trois-Rivières; le "staff" de Trois-Rivières fait le "despatching" de Trois-Rivières à Montréal?
R Oui, il y a un "staff" à Trois-Rivières, mais

ce n'est pas sous ma juridiction.

Q Vous ne les surveillez pas?

R Non, je suis en charge pour Montréal seulement il y a mon égal à Trois-Rivières et mon égal à Québec.

Q Alors, vous n'avez rien à faire avec Trois-Rivières?

R Non.

Q Vous n'avez pas d'ordres à leur donner?

R Non.

Q Alors, ça fait combien de temps que vous faite du "despatching", monsieur Viau?

R Du "despatching", depuis avril mil neuf cent trente-deux (1932).

Q Depuis avril mil neuf cent trente-deux (1932). Et depuis combien de temps êtes-vous en charge du "despatching"?

R Depuis mil neuf cent cinquante et un (1951), je crois.

Q Depuis mil neuf cent cinquante et un (1951). Ca fait douze ans que vous êtes en charge du "despatching" à Montréal?

R C'est bien ça.

Q Et vous avez combien d'hommes sous vous?

R Dans le moment, cinq.

Q Cinq hommes?

R Oui.

Q Et est-ce que ça fait longtemps qu'ils travaillent avec vous, ces hommes-là?
R Il y en a..... deux depuis l'an passé; un autre ça fait à peu près un an et demi; le quatrième depuis quatre ans, à peu près et l'autre depuis cinq ou six ans.
Q Alors, vous, quelles sont vos heures d'ouvrage?
R De huit heures et demie du matin à cinq heures et cinq de l'après-midi, avec cinquante minutes pour dîner.
Q Pour le repas. Vous travaillez le samedi?
R Je ne travaille pas le samedi; seulement les jours ouvrables.
Q Les jours ouvrables. Vous ne travaillez pas la fin de semaine, samedi, dimanche, les jours de fête, vous ne travaillez pas?
R Non.
Q Monsieur Monarque nous a expliqué ce matin qu'il y avait des hommes qui prenaient chacun un quart?
R C'est bien ça.
Q Est-ce que les hommes qui sont de nuit sont ceux qui ont le plus d'expérience ?
R Pas nécessairement; ils sont en rotation.
Q En rotation. Alors, ca fonctionne indépendamment; ça peut arriver que la nuit il y en ait un qui

ait plus d'expérience?
R certainement.
Q Et ça peut arriver que ce soit un jeune?
R C'est ça.
Q Avez-vous des difficultés quand c'est un jeune qui est en devoir la nuit?
R Parfois. Dans ce cas-là, il arrive souvent qu'il m'appelle chez-nous pour demander des conseils, pour régler certains problèmes.
Q Est-ce que c'est arrivé souvent depuis le début de la saison de navigation?
R Ca arrive surtout, c'est l'automne, quand il y a..... c'est une procédure plus particulière l'automne, ce n'est pas la même chose que durant l'été; ce n'est pas normal.
Q Maintenant, depuis le début de la saison de navigation, cette année, est-ce que les jeunes vous ont appelé chez-vous, la nuit?
R Ah, certainement, certainement.
Q Et quels sont les problèmes qu'ils avaient cette année?
R Ah bien ça, ça serait assez difficile de me rappeler de tout ces cas.

Parfois, c'est le manque de pilotes classe A, ou le manque de pilotes, ils se demandent s'ils doivent faire venir des pilotes par les chars.

Des fois, le manque d'expérience leur fait craindre le manque de pilotes; s'ils avaient un peu plus d'expérience, ils pourraient s'exempter de m'appeler.

Q De vous appeler la nuit. Maintenant, cette année, est-ce que c'est arrivé qu'à cause du manque d'expérience des gens qui sont en devoir, évidemment, quand vous n'y êtes pas, ait causé des retards dans le départ des navires?

R Dans le départ des navires, non, je ne crois pas.

Q Est-ce que c'est arrivé qu'ils se soient trompés de pilote?

R .....

Q Qu'ils aient envoyé un classe B quand il fallait envoyer un classe A?

R C'est une chose qui arrive assez rarement, parce que c'est un des points sur lesquels ils sont appelés à être..... méticuleux.

Q Est-ce que c'est arrivé, depuis le début de la saison, qu'ils se soient trompés de pilote, comme ça?

R Ca peut avoir arrivé une fois, à ma connaissanc je ne me rappelle pas.

Q Vous-même, vous ne vous souvenez pas que ce soit arrivé?

R Non.

Q Si c'était arrivé, est-ce qu'on vous l'aurait dit?

R Je l'aurais su le lendemain matin, certainement.

Q Est-ce que c'est arrivé qu'ils aient oublié d'appeler un pilote?

R ..... c'est l'essentiel de leurouvrage, ça, je ne crois pas qu'ils oublient d'appeler un pilote.

Ca peut arriver, s'ils sont surchargés d'ouvrage, ils s'occupent de donner les messages à Trois-Rivières, de bateaux..... le rapport le matin, quand il a seulement un homme là, il a trois téléphones à répondre, en plus de la ligne directe avec Côte Ste-Catherine et la ligne directe avec St-Lambert; des fois, le commis est pris, il pourrait être porté à oublier ou à retarder un ordre.

Q Mais est-ce qu'on vous a rapporté de tels oublis, disons, cette année, pour commençer?

R .... ça peut arriver, mais ça ne me vient pas à la mémoire, dans le moment.

Q L'an dernier, est-ce que ça serait arrivé, l'an dernier?

R Au sujet de bateaux de classe..... un bateau monte pour la première fois, on n'est pas..... on n'a pas son tonnage à la mémoire, - quand c'est un bateau qui vient régulièrement, le tonnage nous vient tout de suite à

la mémoire en voyant le nom, mais quand c'est la première fois, si le bateau a passé sur le quart que le commis n'était pas en charge, s'il revient sur le quart d'un autre, il est porté des fois à ne pas le savoir.

Q Est-ce que ça cause des erreurs, ça?

R Ca peut causer des erreurs.

Q Mais est-ce que ça en cause?

R Ca peut causer un peu de retard, des fois, si on envoie un pilote qui n'est pas de la bonne classe, nécessairement, il faut le remplaçer.

Q Vous dites que c'est possible que ça arrive, que ça peut causer ça, mais est-ce que vous avez eu des cas, l'an dernier, où c'est réellement arrivé, ça?

R ..... il y a eu un cas, toujours, il me semble, une nouvelle barge descendait à St-Lambert, on n'avait aucun tonnage, on a envoyé un pilote de classe B, puis après, quand la barge est passée au bureau, c'était une grande barge qui était classée A, on avait un pilote classe B à bord.

Q Vous aviez un pilote classe B à bord. Est-ce qu'il y a eu des plaintes, après ça?

R Non, il n'y apas eu de plaintes après ça, mais normalement, sur un bateau classe A, il est supposé y avoir un pilote classe A.

LE PRESIDENT:

J'aimerais que vous établissiez qui a la charge

de déterminer la classe de pilote qui est nécessaire pour un navire, et quels moyens cette personne-là a à sa disposition pour le faire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce que je pourrais remettre la réponse à la question à un peu plus tard?

LE PRESIDENT:
Continuez, mais je voudrais que vous couvriez ce point-là.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Très bien, Votre Seigneurie.

Q Si vous voulez, on va prendre un exemple d'un bateau qui monte...
R Oui.
Q ... alors, ce bateau-là se rapporte à vous comment? Comment savez-vous que ce bateau-là monte à Montréal?
R On le voit sur le rapport des signaux.
Q Qui ont été expliqués par monsieur Monarque?
R Oui.
Q Alors, cette information-là, ça vient d'où? Ca vien de quel endroit?

R Par télétype; ils sont rapportés aux Escoumains, ensuite à Québec, ensuite à Trois-Rivières.
Q Et le télétype, c'est dans votre bureau, ça?
R C'est dans le même bureau.
Q Et qui est-ce qui s'occupe de lire les messages qui passent dessus?
R C'est le commis des signaux.
Q Le commis des signaux?
R Oui.
Q Je comprends que le télétype fonctionne, et le commis va lire le message?
R Oui, aussitôt qu'il y a un message qui entre, il va lire le message.

Si c'est un bateau qui est rapporté en montant, il l'inscrit sur un tableau qu'on a; on a un tableau des bateaux en bas de Québec, et une autre partie du tableau sert de Québec à Montréal.
Q Alors, quand le navire est rapporté à une station quelconque, vous l'inscrivez?
R Il est inscrit par le commis aux signaux.
Q Disons qu'il est rapporté aux Escoumains, ça passe sur votre téléscripteur?
R Ca... aux Escoumains, il y a: E T A Escoumains et Abeam Escoumains; on a les deux.
Q Est-ce que vous suivez son trajet tout le temps qu'il monte le fleuve?

R Oui, on suit son trajet.
Q A chaque fois que vous avez un nouveau signal, un nouveau rapport sur ce navire-là, vous l'entrez sur votre tableau?
R L'agent des signaux l'entre sur le tableau.
Q Maintenant, ce n'est pas vous qui faites le "despatching" de Trois-Rivières à Montréal?
R Non.
Q Disons que c'est un navire qui va accoster à Montréal et qui repart pour le "seaway"...
R Oui.
Q Alors, ce navire-là, vous l'avez suivi le temps qu'il a monté, vous savez l'heure qu'il est arrivé à Montréal; alors, le navire veut quitter Montréal, qu'est-ce que vous faites comme "despatching"?
R Là, l'agent nous appelle, nous donne un ordre pour monter en haut; l'ordre est comme ceci: Le nom du bateau, la section où il est au quai, pour le "seaway" on va dire, pour cinq heures cet après-midi; on lui demande en plus sa destination et son tirant d'eau, et de plus s'il a besoin d'un "lake pilot".
Q Et vous transmettez toute cette information-là - est-ce qu'il vous transmet le tonnage?
R Pas le tonnage.
Q Alors, qui est-ce qui détermine le tonnage du navire?
R On a seulement à prendre l'index dans Lloyd's,

et on cherche le tonnage nous autres mêmes.

Q C'est comme ça que vous obtenez le tonnage du navire?

R .....

Q Là, vous envoyez un pilote?

R On envoie un pilote.

Q Et si c'est un navire de moins demille tonnes net, qu'est-ce que vous faites?

R S'il demande un pilote, on envoie un pilote.

Q Mais vous savez que les pilotes sont de différentes classes?

R Dans le port, il n'y a pas de classe; ils sont tous de la même classe, dans le port.

Q Ils sont tous de la même classe dans le port. Vous envoyez un "harbour pilot"?

R Un "harbour pilot".

Q Et ces messages-là que vous recevez de la part des agents maritimes, ça vous donne combien de délai, ça?

R On leur demande, pour un ordre dans le port, un heure et demie; de Longue Pointe en bas, deux heures; la plupart du temps, les agents nous appelent en temps. Parfois, il manque un peu de temps. Dans ces cas-là, on dit au pilote, si par exemple on a seulement une heure de notice, on lui dit de se presser un peu plus.

Q Est-ce que ça arrive que vous dites aux agents

de se presser un peu plus, quand ils téléphonent?

R Bien ça, il y a des fois, on ne peut pas tout contrôler, parce que des fois les ordres changent; ils nous demandent de faire le plus vite possible, dans ce temps-là.

Q Maintenant, vous avez décidé d'envoyer un pilote; comment savez-vous qui envoyer comme pilote?

R Pour le port?

Q Oui, pour le port?

R On a une liste, un tour de rôle qu'on fait pour les pilotes du port, à midi.

Q Alors, comment le faites-vous, votre tour de rôle?

R A midi, on égalise la liste, c'est-à-dire que le pilote qui a moins de tours est placé premier.

Q Où est-ce que vous obtenez ça, cette information-là, celui qui a le moins de tours?

R Parce qu'on tient un record de leurs tours.

Q Oui.

R A égalité de tours, celui qui a eu le plus de repos est le premier.

Q Et comment pouvez-vous déterminer celui qui a eu le plus de repos?

R A chaque fois qu'ils ont fini un "moveage", ils se rapportent au bureau, et ils sont mis dans leur heure - leur fin de travail est enregistrée.

Q Celui qui a le moins de tours, c'est le premier que vous mettez sur la liste à tous les jours?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Si je comprends bien, pas nécessairement; celui qui a eu moins de tours et qui a eu plus de repos?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Non Votre Seigneurie, excusez-moi...

LE PRESIDENT:

Continuez.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Celui qui a le moins de tours est le premier sur la liste?

R Le premier sur la liste.

Q Et vous continuez comme ça ?

R Oui.

Q Et celui qui a eu le plus de tours est le dernier?

R Le dernier. Ca va pour les pilotes qui sont sur la liste. Ceux qui sont dans le moment au travail, eux sont mis au bas de la liste quand ils se rapportent.

Q Ceux qui sont mis sur la liste à midi, ce sont ceux qui ne sont pas employés à midi?
R C'est bien ça.
Q S'il y en a deux qui ont le même nombre de tours...
R Celui qui s'est rapporté le premier a fini son précédent voyage est le premier des deux.
Q C'est celui-là qui a eu le plus de repos, celui qui s'est rapporté le premier?
R C'est ça.
Q Et ceux qui sont à l'ouvrage, au fur et à mesure qu'ils finissent leur ouvrage, ils viennent dans le bas de la liste?
R Dans le bas de la liste.
Q Et au fur et à mesure que leurs noms montent...
R Au fur et à mesure, leurs noms montent.
Q Où est-ce que vous les rejoignez, les pilotes?

LE PRESIDENT:

Q Disons, par exemple, pour un tour, pour une période de temps de n'importe quelle longueur, mettons, deux heures, par exemple, et un autre, pour un cas particulier à cause de délai, ç'a pris cinq heures, alors, il aura peut-être manqué un tour, il va être celui qui aura moins de tours, et parailleurs il viendra peut-être de débarquer seulement du

navire; va-t-il être mis le premier sur la liste?

R Pour les pilotes du port, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Peu importe la longueur du tour?

R Oui, pour les pilotes du port, oui.

Q Alors, où est-ce que vous le rejoignez? Vous avez établi votre tour et vous avez décidé d'envoyer un pilote à bord du navire qui l'a commandé?

R Chez lui.

Q Chez lui. Est-ce qu'ils ne se tiennent pas au bureau de pilotage?

R Ordinairement, ils sont chez-eux; parfois, ils viennent au bureau pour porter leur carte, et dans le moment, on sait où ils sont.

Q Alors, vous le rejoignez chez lui, et combien d'heures d'avis lui donnez-vous à lui? Vous avez demandé une heure et demie à l'armateur, et combien lui donnez-vous, au pilote?

R Une heure et demie, pour tout ordre, excepté pour Longue Pointe, et en bas, deux heures d'avis.

Q En bas, deux heures d'avis?

R Ca, ce n'est pas pour les pilotes du port.

Q Alors, le pilote s'en va à bord du navire, il s'en va dans le "seaway"?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous vous occupez du "despatching" des pilotes du "seaway"?

R Aussi, oui.

Q Alors, comment procédez-vous?

R Si par exemple un navire est ordonné pour cinq heures, à partir de l'huile, en bas, de Imperial Oil, à cinq heures, on lui donne une heure pour se rendre au "seaway", une marge d'une heure pour se rendre au "seaway".

Q Au navire, ça. Mais, l'heure du départ du navire, comment est-ce que vous l'obtenez? Si vous donnez une heure pour se rendre, qui est-ce qui vous dit l'heure du départ?

R L'agent nous a donné un ordre pour un pilote pour cinq heures, à Imperial Oil, il est supposé partir à cinq heures, on lui donne une heure pour se rendre au "seaway", il sera au "seaway" à six heures; on ordonne un pilote de Cornwall, un ordre deux heures avant; donc, à quatre heures.

Q Il faut qu'il soit à l'écluse St-Lambert à six heures?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous vérifiez si le navire est bien parti?

R On n'a pas de contrôle là-dessus.

Q Et si le navire est retardé d'une heure?

R Le pilote attend.
Q Et le pilote de Cornwall, comment le choisissez-vous?
R Sur une liste de tour de rôle, comme celle du port, qui est faite deux fois par jour. A neuf heures le matin et à neuf heures le soir.
Q Pourquoi deux fois par jour?
R C'est la pratique.
Q Et puis, comment procédez-vous pour la faire, cette liste-là?
R Le premier en tour - la différence est que le premier en tour reste premier en tour à neuf heures, celui qui est premier en tour reste premier. Les autres sont mis, sont égalisés de la même manière que pour la liste du port de tout à l'heure.
Q Et ça, en rapport avec la question de monsieur le Juge, c'est: Peu importe la longueur du tour?
R Non, un tour, c'est un tour, qu'il soit petit ou long, c'est un tour.
Q Que ça prenne dix heures, vingt heures?
R Ca compte seulement pour un tour.
Q Ca compte pour un tour. Et puis, ça, c'est pris à même les pilotes qui ne sont pas engagés?
R Oui, c'est ça.
Q Ceux qui sont engagés reviennent au bas de la liste?

R Ils reviennent au bas de la liste quand ils se rapportent.
Q Ca, vous faites ça deux fois par jour?
R Deux fois par jour.
Q Alors, le pilote s'en va à bord, il prend son navire, là?
R C'est ça.
Q Maintenant, qu'est-ce qui arrive au pilote du port de Montréal quand il débarque du navire? Est-ce qu'il doit se rapporter à vous?
R Il se rapporte immédiatement.
Q De quelle façon se rapporte-t-il?
R Par téléphone.
Q Est-ce que ça arrive qu'il ne se rapporte pas?
R Ca arrive des fois qu'il a un peu de retard, s'il s'adonne à aller à un quai où le téléphone n'est pas disponible, ou dans la nuit; généralement, il se rapporte pas longtemps après.
Q Combien de temps, à peu près, après?
R Ah, aussitôt qu'ils ont la possibilité, ou aussitôt qu'ils sont rendus chez-eux.
Q Généralement, est-ce que c'est une heure, une demi-heure, un quart d'heure?
R Pas plus d'une demi-heure.
Q Pas plus d'une demi-heure?

R Non.
Q Quand vous recevez cet appel-là, qu'est-ce que vous faites avec le nom du pilote?
R On le met en bas de la liste à l'heure qu'il a fini son travail.
Q Vous le mettez dans le bas de la liste?
R A l'heure qu'il a fini son travail.
Q Alors, il vous donne l'heure qu'il a fini son travail?
R C'est bien ça.
Q S'il téléphone - disons qu'il a fini son travail à cinq heures et il vous téléphone à six heures, mais entre cinq et six heures, il y en a un qui a fini son travail à cinq heures et demie, et lui vous téléphone `a cinq heures et trente-cinq?
R Il a fini son travail à cinq heures, alors, je le mets avant celui qui a fini à cinq heures et demie.
Q Peu importe quand il téléphone, ce n'est pas l'heure du téléphone qui compte?
R Non, c'est l'heure de la fin du travail.
Q Est-ce que vous vérifiez ces informations-là?

ADVENANT 5:10 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.